ಸಭೆ ಪುನಃ ಮಧ್ಯಾಹ್ನ ೨-೩೦ ಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು

(ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

FINANCIAL BUSINESS

Further Discussion on demands No' 8, 23, 27,

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವಿ. ಕಕ್ಕಿಲ್ಲಾಯ (ಬಂಟ್ವಾಳ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ. ಏಕೆ ದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಗಾಗಲೇ ಹಲವು ಸಲ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ನಾನಂತೂ ಈ ಸರ್ಕಾರೀ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬೆಂಬಲಿಗ. ಈ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಮೊದಲು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸುವಂತಹ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೇ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳಿರಲಿ, ಲೋಪದೋಷಗಳಿರಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇವನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿಯವರ ಸೇವೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಚೆನ್ನಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಅವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಡದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿ ಇದನ್ನೇ ಇನ್ನಷ್ಟು ಬಲ ಪಡಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯ ಎಂಬುದೇ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡ ಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ೧೭—೧೮ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಈ ರಾಜ್ಯದ ಪುನರ್ವಿಂಗಡಣೆಯಾದಾಗ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ೪ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಈ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವು. ಅದೇರೀತಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಿಂದ ಬಂದಂಥ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪೂರ್ತಿ ಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ೧೯೭೭-೭೮ಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕೆಲವು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂಬತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸಹ ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಒಂದು ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನೋಡಿದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿ ಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದು ನಮಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲಿ ಅರ್ಧ ಭಾಗ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್ ಟಿ ಸಿ. ಅವರು ನಡೆಸಿ ಇನ್ನುಳಿದ ಅರ್ಧ ಭಾಗವನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅಂತಹ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಮುಖವಾಡ ಧರಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಖಾಸಗಿಯವರ ಒಂದು ಪೈಪೋಟಿಯಿಂದ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ ಇದಕ್ಕೆ ಹಲವಾರು ಕಾರಣಗಳಿವೆ. ನಾನು ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಒಂದ ಪೈಪೋಟಿಯಿಂದ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸಲು ಆತಂಕವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಇನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ರಾತ್ರಿಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಅನಂತರ ಹಗಲು ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಸರ್ಕಾರೀ 'ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡುವ ಸಮಯ ದಲ್ಲಿಯೇ ತಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಪರ್ಮಿಟ್ ಪಡೆದುಕೊಂಡರು. ಆಗ ಶ್ರೀ ಮಹಮದಾಲಿ ಯವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದರು ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳು ಯಾವ ಜಾಗದಿಂದ ಹೊರಡುತ್ತಿದ್ದವೋ ಅದೇ ಜಾಗದಿಂದ ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬಾರದಾಗಿತ್ತು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆಗ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಪೈಪೋಟಿ ಮಾಡುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದಾಗ, ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡಿನಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಬರುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕೆಲವು ಸಲ ಜಗಳಗಳೂ ಆಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಆಗ ಪೋಲೀಸಿನವರು ಬಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳು ಸ್ಟಾಂಡ್‌ನಿಂದ ಹೊರಗೆ ಹೋಗಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೂಗಿ ಕರೆಯುತ್ತಿದ್ದರು, ಮತ್ತು ಏಜೆಂಟ್‌ಗಳು ಜನರನ್ನು ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರು, ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳು ಖಾಲಿಯಾಗಿಯೇ ಹೊರಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯ ಅನುಕೂಲಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು, ಆದೇ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.

ಆದರೆ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವವರು ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಕಡೆಗೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಸಿಗಾ ಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಸ್ಟೆಪ್ನಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹಳೆಯ ಟೈರ್‌ಗಳು ಆಗಲೀ ಫ್ಯಾನ್-ಬೆಲ್ಟ್ ಆಗಲೀ ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಜನರಿಗೆ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಜಿಗುಪ್ಸೆ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್‌ಗಳು ಇರುತ್ತಿದ್ದವು. ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ತಪ್ಪುಭಾವನೆ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯವರು ವರ್ತನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರಣದಿಂದ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಯಾರು ಮರೆಯಬಾರದು.

೩-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಇದರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಈ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ನಮ್ಮ ಕೆ ಎಸ್ ಆರ್ ಟಿ.ಸಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಎಷ್ಟು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಟ ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಪಡೆದಿರುವಂಥಾದ್ದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳ ಮೂಲಕ ನಮಗೆ ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ನಿಯಂತ್ರಣ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಖರ್ಚು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಖರ್ಚುಗಳು ಕಡಿಮೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ ಅವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುವಂಥ ಸೇವೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇವೆ ಎಂದರೆ ಆ ಬಸ್‌ಗಳು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಅವುಗಳ ಅಂದಚಂದವನ್ನು ನೋಡಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು, ನಮ್ಮ ಸರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುವದರಷ್ಟು ಸುರಕ್ಷಿತವಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಅನುಭವದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಕಾಸರಗೋಡಿನಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಸಂಬಂಧಿಕರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ನಾನು ಆಗಾಗ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತೇನೆ. ಒಮ್ಮೆ ನಾನು ಕಾಸರಗೋಡಿಗೆ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ವಾಪಸ್ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ವೊಂದರಲ್ಲಿ ಬಂದೆ, ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ ಆಯಿತು. ಆ ಬಸ್ ಸುಮಾರು ೩೦ ಅಡಿ ಆಳವಾದಂಥ ಒಂದು ಕೊಳ್ಳದಲ್ಲಿ ಬಿತ್ತು, ನಾನು ದೇವರದಯೆಯಿಂದ ಸಾವಿನಿಂದ ಪಾರಾಗಿ ಬದುಕಿಕೊಂಡು ಬಂದೆ. ಕಾಸರಗೋಡಿಗೆ ನಾನು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಆಗಾಗ ಹೋಗುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿಂದ ಬಸ್ ಚೇಂಜ್ ಮಾಡಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ೪ ಕೇರಳ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಬಸ್ ಓಡಾಡುತ್ತದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕಾಸರಗೋಡಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಾಸರಗೋಡಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ೮ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ತಾವು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಬಹುದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನ ಯಾವಾಗ ಆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸ್ಟೇಟ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಮಾತ್ರ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಈ ರೂಟನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರು ಯಾರೂ ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ ನಾವಂತೂ ಬಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಕಾದು ನಿಂತರೂ ಕೂಡ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳವರು ಭಯಭಕ್ತಿಗಳಿಂದ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ಒಂದು ಊರಿನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಊರಿಗೆ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಹೋಗಬಹುದು, ಬರಬಹುದು ಎಂಬ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಹೊಂದಬಹುದು. ಅದಿಲ್ಲವೇ ಹೋದರೆ ಯಾರೂ ವಿಶ್ವಾಸ ಹೊಂದುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ದೋಷವಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ, ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ ಇಲ್ಲಿ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಇದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇರುತ್ತದೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ತಪ್ಪು ಇದ್ದರೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತಾಳವಾಡಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ನ ವಿಚಾರವಲ್ಲಿ ಈಗ ನನಗೆ ಜನರಿಂದ ಒಂದು ಪತ್ರ ಬಂದಿದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಈ ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸಿಗಿಂತ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಏನು ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಪತ್ರವನ್ನು ನಾನು ತಮಗೆ ಕಳಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲಂಗುಲಗಾಮು ಇಲ್ಲದೇ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತದೆ. ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಟಾಪ್ ಇರುವ ಕಡೆ ನಿಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಿಯೋ ದೂರಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಹೋಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಯಾವ ರೀತಿಯಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಮಿತಿಗಿಂತ ಅತಿವೇಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು

ಆಗುತ್ತಿವೆ ; ಸ್ಥಳದಲ್ಲೇ ಶಾಲಾ ಹುಡುಗರು ವಯಸ್ಕರು ಸಾಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯೊಳಗೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸತಕ್ಕಂಥವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತಾಳಪಾಡಿಗೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸತಕ್ಕಂಥವರಿಗೂ ಅವರವರೊಳಗೆ ಪೈಪೋಟಿ ಇದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತಾಳಪಾಡಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 20–30 ಅಡಿಗಳಷ್ಟು ಆಳದ ಕೊರಕಲು ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಸ್‌ಗಳು ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಅಂತಹಕಡೆ ಅವರು ಬಹಳ ಸ್ಪೀಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಪೈಪೋಟಿ ಮಾಡಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಾಣಾಪಾಯಕ್ಕೆ ಜನರನ್ನು ಗುರಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ನನಗೆ ಈ ಪತ್ರ ಬಂತು, ಅದನ್ನು ತಮಗೆ ನಾನು ಕಳಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಆ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಏನನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದರೆ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡದು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಎಲ್ಲಾ ರೂಟುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವೇ ನಡೆಸಲಿ ಎಂದು ನಾವು ಪದೇ ಪದೇ ಹೇಳಿದರೂ ಕೂಡ ಅದಕ್ಕೆ ಆರ್ಥಿಕ ಅಡಚಣೆ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆರ್ಥಿಕ ಅಡಚಣೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದೆ ಎಂಬುದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಕಳೆದ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಾವು ತಮ್ಮ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡದ್ದು ಒಂದನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಕಳೆದ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ತಾವು ಯಾವುದೇ ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೇ ಕಳೆದ 3–4 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆನ್‌ಷನ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಪ್ರಕಟ ಮಾಡಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಿಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಾರ್ಧ ಕಾರ್ಯ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಅಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನೂ ಕೈಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟಿನವರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಸ್ಟೇಟ್ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್‌ನವರು ಮಾಡಬೇಕು, ಅದಕ್ಕೆ ಸೆಸ್ಸನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಕೊಡಬೇಕು ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕು, ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಡಿಸಬೇಕು. ಈ ರೀತಿಯ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ತಾವು ಪೂರ್ತಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಕೊಂಡಿಲ್ಲ, ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆನ್‌ಷನ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ ಅನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ನಾನು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುವುದು ಏನೆಂದರೆ, ಎಲ್ಲಿ ತಮಗೆ ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನಾದರೂ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ಅಂತ ಕಡೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಜನರಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಹುಟ್ಟುವ ಹಾಗೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಮೂಗುದಾರ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಬಸ್‌ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ತಾವು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಮಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಮತ್ತು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಮತ್ತು ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಕೆಲವು ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಹಾಗಾದರೆ ಮಾತ್ರ ಅವರನ್ನು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಾವು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಒಮ್ಮೆಲೇ ದೊಡ್ಡ ಲಾಭವನ್ನು ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ ಅಂತ ಅಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಿಲ್ಲೂ ಬಂಡವಾಳಷಾಹಿಗಳು ಇರತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ವಿಧಾನದಿಂದ ಅವರನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಮಾಡಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್‌ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕಂಟ್ರೋಲ್‌ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗಿ ತಾವು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಯೋಜನಾಬದ್ಧವಾದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಜನರಲ್ಲಿ ಮೂಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದು ಜನರಲ್ಲಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಹುಟ್ಟಿಸದಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಲಗಾಂದಾಗ್ಗೆ ಅವರ ಬಂಡವಾಳಷಾಹಿ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗೆ ತಡೆ ಹಾಕದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಬಹುಶಃ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಬುಡಮೇಲು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಸಂಭವ ಇದೆ. ಈಗ ನಾವು ಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ಹಿಡಿತ ಇರಬೇಕು ಎಂದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಅದನ್ನು ಸಮರ್ಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಸಮರ್ಥರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ತಾವು ಸಂಪೂರ್ಣವಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಮತ್ತು ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿನ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಿ ಬಡವಾಳಷಾಹಿಗಳಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮಾತ್ರ ಖಾಸಗೀ

ಮಾಲೀಕರು ನಡೆಸತಕ್ಕಂಥ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಗಮನಹರಿಸಬೇಕು. ತಾವು ತಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವಂಥ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ, ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಕೇಳಿ. ನಾವು ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಗೆಹರಿಸುವ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ತಾವು ಕಾರ್ಯತತ್ಪರರಾಗಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಾನು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಯಾರೂ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಹೇಳದಿರುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಒಂದು ಪ್ರೆಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಹೆಸರು ಜರ್ಮನ್ ರೋಟರಿ ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆ ಪ್ರೆಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ೨೪ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಹೋದ ವರ್ಷದ ಆಡಳಿತ ವರದಿಯನ್ನು ಆ ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲೇ ಮುದ್ರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ಚನ್ನಾಗಿ ಮುದ್ರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಆ ಪ್ರೆಸ್‌ನವರನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆ ಪ್ರೆಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ತಾವು ಏತಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಮುದ್ರಣ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅದರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ? ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳು, ವರದಿಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಮುದ್ರಣಾಲಯದಲ್ಲಿ ಮುದ್ರಿಸುತ್ತೀರಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಸಹಾಯಕವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅದರ ಪೂರ್ತಿ ಕೆಪಾಸಿಟಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಯಾರು ಅಡ್ಡಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ? ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ. ಆಗಲೇ ನಾವು ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟಿವ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೆವು. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ೨೬ನೇ ತಾರೀಖಿನಂದು ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ೧೯೮೦ರ ಜನವರಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಬೋರ್ಡ್‌ನ ಜನರಲ್ ಬಾಡಿ ಮೀಟಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಂಗೀಕಾರವಾಯಿತು. ೧೯೮೦ರ ಜನವರಿಯಂದು ಅಂಗೀಕಾರವಾದಂಥ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಜುಲೈ ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಯೊಳಗೆ ಆ ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಮುದ್ರಣ ಮಾಡಿ ಈ ಸಭೆಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲವೇ? ಅದನ್ನು ಬೇರೆ ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಿತ್ತು? ತಾವು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದು ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ತಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕರೆದು ವಿಚಾರಿಸಿ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಅದರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಯಾರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅವರ ಕಿವಿಯನ್ನು ಹಿಂಡಬೇಕು.

ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಇಂತಹ ಟೀಕೆಗಳು ತಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಬರಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತಾ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಟೆಂಡರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರಿಸಿ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ನೌಕರರನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದಿರಿ. ತಾವು ಕೊಟ್ಟಿರುವಂಥ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಒಂದು ಫ್ಲೋರ್ಸ್ಟ್‌ಗೆ ೮ ಜನ ಆಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ೮ ಜನರನ್ನು ಸೂಪರ್‌ವೈಸ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ೫ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದು ಆಶ್ಚರ್ಯಕರವಾದ ವಿಚಾರ. ಬಸ್ಸಿನ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ಸ್ಟಾಫ್ ಎಷ್ಟಿದೆಯೆಂದರೆ, ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸ್ಟಾಫ್, ಆಪರೇಷನಲ್ ಸ್ಟಾಫ್, ೨೪.೦೦೦ ಆದರೆ ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಸ್ಟಾಫ್ ೬೦೦೦ ಇದೆ. ಪ್ರತಿ ೪ ಜನಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ಸ್ಟಾಫ್. ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ತಲೆಭಾರದ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಏಕೆ ಬೇಕು? ಈ ರೀತಿ ಆದರೆ ಈ ಸಾರಿಗ ಸಂಸ್ಥೆ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಕ್ಲಾಸ್-೧, ಕ್ಲಾಸ್-೨ ರೇಷಿಯೋ ನೋಡಿದರೆ, For every 117, there is one Supervisor. ಅವರು ಏನು ಸೂಪರ್‌ವೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೊ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಏರ್ ಕಂಡಿಷನ್ ರೂಮಿನಲ್ಲಿ ಕೂತುಕೊಂಡು ಏನು ಸೂಪರ್‌ವೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ? ಕ್ಲಾಸ್-೧ ಕ್ಲಾಸ್-೨ ಆಫೀಸರ್ ಜೀಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಟಿಕೆಟ್ ಚೆಕ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಉನ್ನತಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆಪರೇಷನಲ್ ಸ್ಟಾಫ್, ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಸ್ಟಾಫ್ ಕಡಿಮೆಮಾಡಿ, ಆಫೀಸರ್ಸ್‌ನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ ಯನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಆಮ್ರಂಗಂರವರು ಅವರಿಗೆ ಪ್ರಿಯವಾದ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ನಾನೂ ಕೂಡ ಅದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದು ಇದ್ದೇನೆ. ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಕ್ಯಾಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಟ್ರೈಬ್ ಹಾಗೂ ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಡ್ ಕ್ಲಾಸ್ ಜನರು ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಥವಾ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕ್ಲಾಸ್-೧

ಕ್ಲಾಸ್-೨ ಹುದ್ದೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳು ಬೇಕಾಗಬಹುದು. ಈಗ ಡ್ರೈವರ್ಸ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್, ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸರ್ಸ್, ಫಿಟ್ಟರ್ಸ್ ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕೊಡುವ ಯೋಜನೆ ಇದೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಇವರನ್ನು ಕಳಿಸಿ ಯುವಕರು ಎಷ್ಟು ಜನ ಬರುತ್ತಾರೋ ಅವರನ್ನು ಕನಿಷ್ಟ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸದ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಟ್ರೈನಿಂಗ್‌ಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ. ಅವರಿಗೆ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟು ತಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು ಹಾಗೂ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ರಿಲೇಷನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಬೋರ್ಡ್ ಏನಿದೆ ಆದರಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಕಾರ್ಮಿಕ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಅವರು ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದಂಥ ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳು. ಅವರು ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಶಾಂತಿ ನೆಲೆಸುವ ಬದಲು ಕಾರ್ಮಿಕ ರಲ್ಲಿ ಹೊಡೆದಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು, ಅವರು ಈಗ ಇಲ್ಲ. ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರು ಯಾವ ಸಂಘದಲ್ಲೇ ಇರಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸಂಘಟನೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸಿ, ಗುಪ್ತ ಮತದಾನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯವನ್ನು ಈ ಬೋರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಮೇಂಟನೆನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ, ಬೋರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ತಮ್ಮ ಇಚ್ಛಾನುಸಾರ ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಹಿಂದೆ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದಂತೆ ಮಾಡಬೇಡಿ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಘಗಳನ್ನು ವಿಶ್ವಾಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಮಾಧಾನವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು, ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೆ ಗುಪ್ತ ಮತದಾನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಚುನಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಅವರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸಹಕಾರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರದೇ ಸಂಸ್ಥೆ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಬಂದು, ಇವರಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಇದು ರಾಜ್ಯದ, ಜನತೆಯ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಂಬ ಅಭಿಮಾನದಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ತಾವು ಅವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನಗೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ವಿ. ವಿ. ಪತ್ತಾರ್ (ಜಮಖಂಡಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಂದಂಥ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪುರಸ್ಕರಿಸುತ್ತಾ, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಬಗ್ಗೆ ಅಪಾರವಾದ ಅನುಭವವುಳ್ಳಂಥ, ವಿಶೇಷ ಜ್ಞಾನವುಳ್ಳಂಥ ಹಲವಾರು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಈ ಸದನದ ನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗುಂಡೂರಾಯರು ಹಿಂದೆ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದರು. ಅವರಂತೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠರು, ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್‌ರವರೂ ಸಹ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು. ಅವರ ಅನುಭವದ ಮುಂದೆ ನಾನು ಏನೂ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ, ಟೀಕೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದ್ದಂಥ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ನಾನು ಒತ್ತಿ ಹೇಳಬೇಕಾದ ಭಾವನೆಯಿಂದ ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ವೈರಿಗಳು ಬಹಳ. ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಂಥ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ, ನಮ್ಮ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಖಾಸಗೀ ರಂಗದವರಿಗೆ ಬಹಳ ವಿರೋಧವಾದಂಥ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ ಇದು. ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು, ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿಗಳು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪ್ರಬಲ ಶತ್ರುಗಳು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಂಥ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಷ್ಟವಾಗಿ ಹೋಗಬೇಕು, ಉಳಿಯಬಾರದು ಎಂಬುದು ಇವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಅಲ್ಲದೆ ಯಾವತ್ತೂ ನೌಕರರ ಮೇಲೆ, ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿಗಳ ಮೇಲೆ, ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಜನರ ಮೇಲೆ ದೂರುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾ ಇದೆ, ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿಯಲ್ಲ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ನಷ್ಟ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನಗೂ ನಷ್ಟ ಎಂದು ವೈರ ಭಾವನೆ ಉಂಟುಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವರುಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ, ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಸಂಸ್ಥೆ ಉಳಿಯದಿದ್ದರೆ ಸುಮಾರು ೩೦ ಸಾವಿರದಷ್ಟು ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಮೋಕ್ಷವಿಲ್ಲ. ಇದು ೧೫೦ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಸ್ಥಾಪನೆ ಆದಂಥ ಸಂಸ್ಥೆ. ಬಾಂಬೆ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಇಂಥಾ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ, ಬಹಳ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ದುರ್ದೈವದಿಂದ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಬಹಳ ವ್ಯಸನದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಇದೆ,

ಏನೆಂದರೆ, ಈ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ ಆದುದರಿಂದ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳಶಾಹಿಗಳವರಿಗೆ, ಖಾಸಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತನ್ನು ಕೆಲವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಹುಶಃ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬಾರದು ಎನ್ನತಕ್ಕ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಸಂಶಯ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ತಾವು ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಾದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಥೆ ನೆನಪಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಅದು ಅರೇಬಿಯನ್ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಮಲ್ ಎನ್ನುವ ಕಥೆ. ಒಂದು ಸಹರಾ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಅರಬ್ ದೇಶದವನು ಒಂಟೆಯ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ. ರಾತ್ರಿಯಾದಾಗ ಒಂದು ಕಡೆ ಟೆಂಟ್ ಹಾಕಿ ಮಲಗಿಕೊಂಡ. ರಾತ್ರಿ ಹಿಮ ಬೀಳುತ್ತಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಅವನ ಒಂಟೆ ತನ್ನ ಒಂದು ಕಾಲನ್ನು ಅವನ ಡೇರೆಯೊಳಗಿಟ್ಟಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಅವನು ನನ್ನ ಒಂಟೆಯಲ್ಲವೇ ನನ್ನನ್ನು ಹೊತ್ತುಕೊಂಡು ತಿರುಗಾಡುತ್ತದೆ ಪಾಪ ಒಳಗೆ ತನ್ನ ಕಾಲು ಇಡಲಿ ಪರವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಸುಮ್ಮನಾದ. ಕೊನೆಗೆ ಅದು ತನ್ನ ಇನ್ನೊಂದು ಕಾಲನ್ನು ಇಟ್ಟಿತ್ತು, ಆಗ ಅದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಬೆಚ್ಚಗಾದಾಗ, ಆಗಲೂ ಸುಮ್ಮನಿದ್ದ. ಕೊನೆಗೆ ಅದು ಪೂರ್ತಿ ಡೇರೆಯೊಳಗೆ ನುಗ್ಗಿದಾಗ ಅವನ ಡೇರೆ ಬಿದ್ದು ಹೋಗಿ ಕೊನೆಗೆ ಅವನು ಆ ರಾತ್ರಿಯೆಲ್ಲಾ ಚಳಿಯಲ್ಲಿ ನಡುಗಿ ಸತ್ತು ಹೋದ. ಅಂದರೆ ಈ ಕಥೆಯ ಸಾರಾಂಶವೇನೆಂದರೆ, ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ನೀವು ಒಂದು ಚೂರು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರು ಒಂಟೆಯ ಕತೆಯ ಹಾಗೆ ಪೂರ್ತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ನಿಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಯೇ ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯೂ ಸಹ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತನ್ನು ಒತ್ತಿ ಒತ್ತಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇವತ್ತು ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಲಾಭವಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಏತಕ್ಕೆ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ತಮಗೆ ನಾನು ಕೆಲವು ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಓದಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಇರುವಂಥಾ ವಾಹನಗಳು ಅಂದರೆ ೪೬೬೯. ಅದೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೮,೮೬೬ ಬಸ್‌ಗಳಿವೆ. ತಾವು ಹಾಕಿರುವ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಎಷ್ಟೆಂದರೆ ೬೩ ೩೮ ಲಕ್ಷವಾದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದವರು ೧೧ ಸಾವಿರದ ೪೩೮ ಲಕ್ಷ ರೂಗಳಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟು ರೆವಿನ್ಯೂ ಎಷ್ಟೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡುವುದಾದರೆ ೨೩.೫ ನಯಾಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಇನ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಇದೆ, ಅದು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ ೨೬೪.೫ ನಯಾಪೈಸೆ ಇದೆ. ಖರ್ಚು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ ೨೩೮ ಇದ್ದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೨೫೫.೧೯ ಇದೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ನಮಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ. ಇನ್ನು ಫಿಜಿಕಲ್ ಪರ್‌ಫಾರ್‌ಮೆನ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಪ್ರತಿ ದಿವಸಕ್ಕೆ ೨೬೬ ಮೈಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ; ಅದೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ೨೪೫ ಮೈಲ್ಸ್ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೫೩೨ ಇದ್ದರೆ ಅದೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೪೮೯ ಮಾತ್ರ; ಇನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳವರ ಗಮನವನ್ನು ಇತ್ತ ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಸೆಳೆಯಬಯಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನೀವು ಎಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಕೇವಲ ೪.೬೮೯ ಬಸ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ೯ ಕೋಟಿ ೬ ಲಕ್ಷ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಅದೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದವರು ೮,೯೬೬ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೇವಲ ೨ ಕೋಟಿ ೮೯ ಲಕ್ಷ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಪರಿಮಿತ ೨-೩ ಪಟ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ನೀವು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿಯಾಗಿ ಫಾಯಿದೆ ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಲಕ್ಷ್ಯ ಹರಿಸಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಸಂಸ್ಥೆ ಬದುಕಿರಬೇಕು, ಅದು ನಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೇ ಲಿಕ್ವಿಡೇಷನ್ ಆಗಬಾರದು, ಆ ರೀತಿಯಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಕಕ್ಕಿಲಾಯರವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲೂ ಸಹ ಖಾಸಗಿಯವರು ಏನು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರು ೫ ಮೈಲಿ ಹೋಗುವಷ್ಟರಲ್ಲಿ ೫ ಮಂದಿಗೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಮಾಡಿ ೫ ಜನರನ್ನು ಸಾಯಿಸಿದ್ದು ಉಂಟು. ಆದುದರಿಂದ ಈಗ ಏನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಸಂಸ್ಥೆ ಇದು ಆಗಿದೆ ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನಾಗಿ ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಕೇಳಿಕೊಂಡು, ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎ. ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ (ನರಸಿಂಹ ರಾಜಪುರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಚರ್ಚೆಗಳು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಅಲ್ಲಾವುದ್ದಿನ್ ಅದ್ಭುತ ದೀಪ ಇಲ್ಲವೇ ಮ್ಯಾಜಿಕ್ ಸ್ಟಿಕ್ ಇಲ್ಲದೇನೇ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಹಿಂದೆ ಯಾರದೋ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿದೆ, ಇದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ನಾನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಮೊದಲು ನೀವು ಅಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೂರು ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಆ ಸಂಸ್ಥೆ ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದೇ ಹೊರತು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೇ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ನೀವು ಈ ಲೇ ಲ್ಯಾಂಡ್, ಬೆಂಚ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನೀವು ಏನಾದರೂ ಇವತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಇಂಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಚೈತನ್ಯ ವಿದ್ದರೆ, ವಿಶ್ವದ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನವರ ಹತ್ತಿರ ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಗಂಡಸುತನವಿದ್ದರೆ, ಜಪಾನ್, ಅಮೇರಿಕಾ ದೇಶದಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ವಿ. ವಿ. ಪತ್ತಾರ್.—ಅಮೇರಿಕಾ ಜಪಾನ್ ದೇಶ ಒಂದೇ ಅಲ್ಲ ಸ್ವಾಮಿ, ರಷ್ಯಾದೇಶ ಅಂತ ಒಂದು ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕೂಡ ರೂಪಾಯಿ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿಂದಲೂ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳು ಸಿಗುತ್ತದೆ,

SRI AZEEZ SAIT.—My friend is towards leftists side. I do agree that Russia has also got good vehicles.

೩-೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ನಾನು ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳುವುದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳೇನಾದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಂಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಇವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರನ್ ಮಾಡಬಹುದು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ತಮ್ಮ ಸ್ಟೋರ್‌ಗೆ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ತರಿಸಿದ್ದೀರಲ್ಲ (ಯಾರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ) ಅವೆಲ್ಲ ಓವರ್ ಸೈಜ್ ಅಂಡರ್ ಸೈಜ್ ಆಗಿವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಅವುಗಳೆಲ್ಲ ನಿರುಪಯೋಗವಾಗಿ ಹಾಗೆ ಬಿದ್ದಿವೆ. ಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸಿನ ಓಪನಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಕ್ಲೋಸಿಂಗ್ ಬ್ಯಾಲೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆಯೋ ವಿನಹ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ದೇವರು ಬಂದು ಕುಳಿತರೂ ಏನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಸತ್ಯ ಎಂಬುದು ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ: ಒಂದು ವೇಳೆ ಸತ್ಯವನ್ನೇನಾದರೂ ತಂದು ಕೊಟ್ಟರೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಉಳಿಯಬಹುದು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಂಡ ಕಂಪೆನಿಗಳಿಂದ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಏಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಬೇಕೆಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಒಬ್ಬ ಆಟೋಮೋಬೈಲ್ ಡೀಲರ್ ಬಂದು, ಸ್ವಾಮಿ ನನಗೆ ಖಾಲಿ ಇರುವ ಟೆಂಡರ್ ಫಾರಂ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ. ಆಗ ನಾನು ವೈಸ್ ಛೇರ್ಮನ್‌ರವರನ್ನು ಕರೆದು ಕೇಳಿದೆ. ಆಗ ಅವರು ಏನೋ ಕೈತಪ್ಪಿ ಆಗಿರಬಹುದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಪುನಃ ಅವನು ಅದರ ಮುಂದಿನ ತಿಂಗಳು ಬಂದು ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ರ್‍ಯಾಕೆಟ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದ ಕೆಲವರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಟೆಂಡರ್ ಫಾರಂಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರಿಗೆ ಖಾಲಿ ಟೆಂಡರ್ ಫಾರಂಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ. ಅಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದವರಿಗೆ, ಎಂಟೆಂಟು ಟೆಂಡರ್ ಫಾರಂಗಳನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಅವನಿಗೆ ಸಿಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಆತನಿಗೆ ನಾನಾ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಆಶೀರ್ವಾದಗಳು ಉಂಟು. ಅಂಥವರ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯನ್ನು ಲೂಟಿ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಭಾಗ ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಬಂದು ಬಿದ್ದಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಕೂಡ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ತಾವು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ. ತಾವು ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಬಿಡಿ. ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಅವರಿಗೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಇಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಅನೇಕರು ಕಾರುಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ಯಾರಾದರೂ ಒಂದೆರಡೂ ಸಾರಿ ರೀ ಕಂಡೀಷನ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ೩ ಸಾರಿ ರೀ ಕಂಡೀಷನ್ ಮಾಡಿಸಿದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ

ಓಡಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅಪಘಾತಗಳಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಸತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ಬಸ್ಸುಗಳು ಚಾನಲ್ಲಿಗೆ ಬಿದ್ದಿವೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅಪಘಾತಗಳಿಂದ ಸತ್ತು ಹೋಗಿರುವ ಜನರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಪರಿಹಾರ ನೀಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ ? ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದ್ದಾರೆ ಅವು ಹೇಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಮಗು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿತು ಎಂದು ನಾನು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಬಂದ ದೂರಿಗೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಆಶ್ಚರ್ಯಕರವಾದ ಸಂಗತಿಯೇ ಸರಿ. ಅದು ಒಂದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ. ಅಂಥ ಸಹಸ್ರಾರು ಜನರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಇದು ಯಾವ ನ್ಯಾಯ ? ಯಾವ ಧರ್ಮ ಮಾನ್ಯ ದೇವರಾಜ ಅರಸುರವರು ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಆಗ ನಾನು ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಅವರಿಗೆ ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಗೇರ್‌ಬಾಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲ, ಇನ್‌ವೆಂಟರೀಸ್ ಇಲ್ಲ. ಹೇಗೆ ಇದ್ದವೋ ಹಾಗೇ ಎಳೆದುಕೊಂಡು ಬಂದರು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಓವರ್ ರೈಡ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆಂಡಿಚರ್ ಎಷ್ಟಾಗಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನ ಎಷ್ಟು, ಖರ್ಚು ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ ಒಂದೊಂದು ಕಾರು ಮತ್ತು ಕಾರ್ ಅಲೋಯನ್ಸ್ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅವರು ಆ ಕಾರುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಾರ್‌ಗಳ ಹತ್ತಿರ, ಸಿನೀಮಾ ಮಂದಿರಗಳ ಹತ್ತಿರ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಬೆಕ್ಕು ಕಣ್ಣುಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡು ಹಾಲುಕುಡಿದರೆ ಯಾರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅದು ತಿಳಿದು ಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ ? ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯ ಲ್ಲಿರುವ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಕಾರುಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಅದೇ ಜನಗಳ ಪ್ರತಿನಿಧಿಯಾಗಿ ಬಂದಿರುವ ನಮಗೆ ಕಾರುಗಳಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಶಾಸಕರ ಭವನದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರು ಏನಾದರೂ ಬೇಕೆಂದರೆ ಬಿಕ್ಷೆ ಕೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಅದು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಕೇಳಿದಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡಬೇಕು. ಅದೇ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯನಾದ ಕೂಡಲೇ ಕಾರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೊರಡದೇ ಹೋರೆಯುತ್ತಾನೆ. ಇನ್ನು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ವಾಚ್ ಅಂಡ್ ವಾರ್ಡ್ ಸೆಕ್ಷನ್ ಇಂಡಿಪೆಂಡೆಂಟ್ ಆಗಬೇಕೆಂಬುದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಅದು ಇಂಡಿಪೆಂಡೆಂಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಬಿಗಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸನ್ನಿವೇಶ ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ, ಅದೆನೆಂದರೆ, ವೆಲ್ಲಿಂಗ್‌ಟನ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಇದೆ, ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ವಾಚ್ ಅಂಡ್ ವಾರ್ಡ್ ಅವರ ಕಾರನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಅನೇಕ ಆರ್ಟಿಕಲ್ಸ್ ಸಿಕ್ಕಿದವು ಅದಕ್ಕೇ ನಾನು ಹೇಳುವುದು, ಇಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ವಾಚ್ ಅಂಡ್ ವಾರ್ಡ್ ಇಂಡಿಪೆಂಡೆಂಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಅಂಥದ್ದನ್ನೆಲ್ಲ ಧೈರ್ಯವಾಗಿ ಪತ್ತೆ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡಲೇ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಈ ವರದಿ ನಿಮ್ಮ ಮುದ್ರಣಾಲಯದಲ್ಲೇ ಅಚ್ಚಾಗಿವೆ. ಇದು ಆಡಿಟ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಆಡಿಟರ್ ಜನರಲ್ ಅವರ ರಿಮಾರ್ಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲ. ರೂಲ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ, ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಆಡಿಟೆಡ್ ಅಕೌಂಟ್ಸನ್ನು ಇರಬೇಕೇ ವಿನಹ ಅನ್ ಆಡಿಟ್ ಅಕೌಂಟ್ಸನ್ನು ಇಡಕೂಡದು. ಇದುವರೆಗೆ ಆಡಿಟೆಡ್ ಅಕೌಂಟ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಇದು ಏಕೆ ಆಡಿಟ್ ಆಗಿಲ್ಲ ಆದರೆ, ಗಡಿಬಿಡಿಯಲ್ಲಿ ವರದಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ವರದಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಾಗ ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಡ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್ ಇದ್ದರೂ ಸಹ ವರದಿಯನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಲು ಬೃಂದಾವನ್ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ-ಏನು? ಇನ್ನೊಂದು ನನಗೆ ಆದ ಒಂದು ಸ್ವಾರಸ್ಯಕರವಾದ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳು ಎಷ್ಟು ಕುರುಡಾಗಿವೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಗೋಕಾಕ್‌ನೇ ಮಾಡಲ್‌ನ ಒಂದು ಸೆಕೆಂಡ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ ಕಾರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಅದನ್ನು ಹಾಸ್ಪಿಟಲ್ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರ ಹತ್ತಿರ ಮಾತನಾಡಿಕೊಂಡುಬರುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸು ನನ್ನ ಕಾರಿಗೆ ಕಿಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದೆ. ನಾನು ಆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದೆ, ತಕ್ಷಣ ನಾನು ಬಸ್ ನಂಬರ್ ಬರೆದುಕೊಂಡು ಶಿವಾಜಿನಗರ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಹೇಳಿ ಕಳುಹಿಸಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಕ್ಕಾಲು ಗಂಟೆ ಕಾದರೂ ಯಾರೂ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಮೇಲೆ ನಾನು ಈ ವರ್ಗೀಸ್ ಸಾಹೇಬರಿಗೆ ಫೋನ್ ಮಾಡಿದೆ. ಅವರ ಪಿ.ಎ. ಇದ್ದವರು ಅವರಿಗೆ ಮೆಸೇಜ್ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೂ ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತಾದರೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಲಿಲ್ಲ.

ನಂತರ ವರ್ಗೀಸ್ ಅವರಿಗೆ ನೇರವಾಗಿ ಫೋನ್ ಮಾಡಿ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ನಮ್ಮ ಕಾರಿಗೆ ಕಿಸ್ ಹೊಡೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಆಮೇಲೆ ಅವರು ಬಂದು ನೋಡಿ ನಾವು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆಗ ನಾನು ಹೇಳಿದೆ ಏನೆಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರ ಕೈಗೆ ನನ್ನ ಕಾರನ್ನು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಏಕೆಂದರೆ ರಿಪೇರಿಗೆ ಹೋದರೆ ಅದು ಬರುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು; ಇದನ್ನು ನಾನು ಏತಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದೆ ಎಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಯಾವ ರೀತಿ ಇವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಹೇಳಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಾಪಟ್ಟೆ ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾ ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಅಪಾಯಿಂಟ್‌ಮೆಂಟ್ಸ್ ಆಗಿಹೋಗಿವೆ. ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಮಂತ್ರಿ ಆಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಅವರ ಕಡೆಯವರನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಲೇವ್, ಜಾವ್ ಎಂದುಕೊಂಡು ತುಂಬಿದ್ದೇ ತುಂಬಿದ್ದು ಅವರನ್ನೆಲ್ಲಾ ತೆಗೆಯ ಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ! ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಧೈರ್ಯ ಇದ್ದರೆ ಓವರ್ ಫ್ಲೋ ಆಗಿರುವ ಸ್ಟಾಫ್‌ಗೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟು ಮನೆಗೆ ಕಳಿಸಿ. ಸುಮ್ಮನೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಜನರನ್ನು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಸಂಬಳ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಷ್ಟ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಿಂತ ಅವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಟ್ಟು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ. ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಕ್ಲೀನರ್ ಇಷ್ಟೇ ಜನ ಇರುತ್ತಾರೆ. ೭ ೮ ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಬ್ಬ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಮತ್ತು ಒಬ್ಬ ಫೋರ್‌ಮನ್ ಇರುತ್ತಾನೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಂತೂ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ೬ ಜನ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಒಂದೊಂದು ಟೈರಿಗೆ ಒಬ್ಬರಂತೆ ೬ ಟೈರಿಗೆ ೬ ಜನ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಹೊಸಹಳ್ಳಿ ಲೇ ಔಟ್ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಡಿಪೋ ಇದೆ ಅಲ್ಲಿ ನಾನು ಒಂದು ಸಲ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಅಲ್ಲಿ ೮೦ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಬಸ್ಸೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲ. ಅವರೆಲ್ಲಾ ಇಸ್ಪೀಟ್ ಆಡಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತಿದ್ದರು. ಬಸ್ಸಿದ್ದರೆ ತಾನೇ ಅವರು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದು ? ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೋ ಸುಮ್ಮನೆ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಸುಮ್ಮನೆ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಯೋಜನ ಮಾತ್ರ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಸರಿಯಾಗಿ ರನ್ ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ೨,೦೦೦ ಬಸ್ಸಾದರೂ ಇರಬೇಕು. ಎರಡು ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸಿಲ್ಲದೆ ಏನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪೀಣ್ಯ ಹತ್ತಿರ ದೊಡ್ಡ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಇವತ್ತಿನ ವರೆಗೂ ಬಸ್ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ, ರೀ-ರೂಟಿಂಗ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಡಿವಿಷನಲ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ಇತ್ತು. ಅದನ್ನು ತೆಗೆದರು. ಈಗ ನಾನು ಏನು ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆಂದರೆ ಈ ಸದನದ ಕೆಲವು ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿ ಮಾಡಿ, ಅವರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಕಮಿಟಿ ಎಂದರೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಎರಡು ನಿಮಿಷ, ಮೂರು ನಿಮಿಷ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಟಿ.ಎ.ಡಿ.ಎ. ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವಂಥಾದ್ದಾಗಬಾರದು ಸಮಿತಿಯವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೂ ಕರೆಸಿ ಸಮಾಲೋಚನೆ ಮಾಡುವಂಥಾದ್ದಾಗಬೇಕು ಈಗ ಡೀ-ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ ಏತಕ್ಕೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ? ಮೈಸೂರು ನಗರ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ ಟೀನರಸೀಪುರ, ಬನ್ನೂರು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಇಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಆ ರಾಜಕಾರಣಿ ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಳಗಾವಿಗೆ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಹುಬ್ಬಳಿಯವರೆಗೂ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರಾಜಕಾರಣಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಲೂ ಅದೇ ರೀತಿ ರಾಜಕೀಯ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಮೂರು ನಾಮ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಭಾಸ್ಕರ ನಾಯುಡು.—ಸ್ವಾಮಿ, ಮೂರು ನಾಮ ಎಂಬುದು ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟರಿ ಪದವೇ ? It affcets the religious sentiments. I would request my frind Mr. Azeez Sait not to make religious references.

SRI AZEEZ SAIT.—I have no intention to wound anybody. ಕೋತಿಗಳನ್ನು ಸಾಯಿಸಬಾರದು ಎಂದು ಹಿಂದೂ ಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪೂಜೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ.

ಇದರಿಂದ ಕೋತಿಗಳ ಹಾವಳಿ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಮೂರು ನಾಮ ಹಾಕಿದರೆ ಕೋತಿಗಳು ಓಡಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಭಾಸ್ಕರ ನಾಯಿಡು.—ಅದು ಬೇರೆ ವಿಚಾರ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಅಫೆಕ್ಟ್ ಆಗುವಂಥ ಪದಗಳನ್ನು ತಾವು ಬಳಸುವುದು ಬೇಡ.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್.—ಮೂರು ನಾಮ ಎಂಬುದನ್ನು ಪ್ರಾವರ್ಬಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮೂರು ನಾಮ ಎಂದು ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಏನಯ್ಯಾ ಅವನಿಗೆ ಮೂರು ನಾಮ ಹಾಕಿ ಬಿಟ್ಟೆಯಾ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ನೀವೆಲ್ಲಾ (ಆಡಳಿತ ಪಕ್ಷದವರು) ನಮಗೆ ಕೈಕೊಟ್ಟು ಆ ಕಡೆ ಹೋಗಿದ್ದೀರಿ, ಅದು ಸಹ ನಮಗೆ ನೀವು ಮೂರು ನಾಮ ಹಾಕಿದ ಹಾಗಾಗಲಿಲ್ಲವೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಅವರು ಮೂರು ನಾಮ ಹಾಕಲಿಲ್ಲ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮಾಡಿದರು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಭಾಸ್ಕರನಾಯಿಡು.—ಮಾನ್ಯ ಬೊಮ್ಮಾಯಿ ಅವರು ಹೇಳುವುದು ಸರಿ.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್.—ನನ್ನ ಭಾಷಣ ಎಲ್ಲಾ ಪೂರ್ತಿಯಾದ ಮೇಲೆ ನೀವು ಮಾತನಾಡಿ. ನಾನು ಹಾಂಕಾಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ ; ಅಲ್ಲಿ ೧೩ ಜನ ಕುಳಿತು ಕೊಳ್ಳುವಂಥ, ೧೪ ಜನ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್ ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತಾನೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ತರಹ ಇಲ್ಲೂ ಮಾಡಬಹುದು. ನಾನು ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಟೋಪೋಗ್ರಾಫ್ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಏನೇನೋ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟೆ. ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಟೋಪೋಗ್ರಾಫ್ ಹಾಕಿದರೆ it will record all the behaviour of vehicle driver.

Then as regards issue of All India Permits I would like the Government to approach the Central Government for issue of All India permits in favo r of our State. I do not understand the difficulty of our State Government in getting the permits when an individual is able to get the permits every year. Now I ask one relevant question. Why not our State Government follow the procedure in getting All India Perm ts? This question can be taken up by the S.T.A when an individual is able to toke All India permits easily in our State. He is monopolising all the routes through All India Permits. He is all in all. The K.S.R.T.C and the Minister are not in a position to expose him. He is so powerful with political leaders. Therefore, my humble request is let our Government also approach the Central Government for grant of All India Permits. With these few remarks I thank the Chair for having given me an opportunity to speak on this demand and conclude my speech.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಗಂಗಾಧರಗೌಡ (ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಂದಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕೆಲವು ಒಳಿತು ಕೆಡಕುಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದು ಸೂಕ್ತವೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ, ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ ನನ್ನ ಮಿತ್ರರನೇಕರು ಕೆಲವು ತೊಡಕುಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ತೋರಿಸುವಾಗ ಸರ್ಕಾರ ಅಥವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ದೂರುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ. ಆದರೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಯಾರು ಮಾಡಬೇಕು ; ಹೇಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಗತ್ಯ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಸರ್ಕಾರವೆಂದರೆ ಏನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುವವರಾಗಿದ್ದೇವೆ. ಜನರ ಮತಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ವಿಧಾನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ನಮ್ಮ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ, ಇದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವಂಥ ದೊಡ್ಡ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲಿರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳು

ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಅದರ ಫಲ--ಅದು ಒಳಿತಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಕೆಡುಕಾಗಲಿ ಜನರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುವುದು ಸಹಜ. ಏಕೆಂದರೆ, ನಿನ್ನೆ ದಿವಸ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಂಡಿಸುವ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರು ಮತ್ತು ನಾವುಗಳೆಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಟೀಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಡಿದ ತಪ್ಪಿಗೆ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಇದಕ್ಕೆ ಭಾಗಿಗಳಾಗುತ್ತಾರೆ. ಇದರ ಅರ್ಥ ನಾವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಪ್ರತಿಯೊಂದಕ್ಕೂ ದೂರಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಕೆಲಸವಾಗುವುದು ಕಷ್ಟ. ಆದಕಾರಣ ಹಾಗೆ ಮಾಡದಿರುವುದು ಮುಖ್ಯ. ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಅಕ್ಷಯಪಾತ್ರೆಯಾಗಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಕೇಳಿದ್ದನ್ನು ತಂದುಕೊಡಬಹುದು ಅಥವಾ ಕೇಳಿದ್ದನ್ನು ಮಾಡಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ, ಸರ್ಕಾರ ಅಕ್ಷಯಪಾತ್ರೆಯಲ್ಲ. ಇದು ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಮ್ಮಿಲನದಿಂದ ಆಗುವಂಥ ಕಾರ್ಯ. ಇದನ್ನು ಕೇವಲ ಒಂದೇ ಕಡೆಯಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ನಾವು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಷ್ಟು ಚಿಂತಾಜನಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಶುಚಿತ್ವವಿಲ್ಲ; ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರೂ ಅವು ಬಹಳ ದುರಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇವುಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ನೋಡಿ ನಮಗೆ ಬಹಳ ಬೇಸರವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವರಲ್ಲದೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೇನು ಕಾರಣವೆನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಸಹಜವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತದೆ. ನಮಗೆ ಅಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವುದರಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗಿಯವರು ಹೇಗೆ ಸಫಲರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ? ಅವರೂ. ನಾವೂ ಇಬ್ಬರೂ ಮನುಷ್ಯರಲ್ಲವೆ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ನಾವೂ ಮನುಷ್ಯರೇ, ಆದರೂ ಕಣ್ಣಿದ್ದೂ ಕುರುಡರಂತಾಗಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ನಾವು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆಯುವುದಿರಲಿ, ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದೂ ಸುಮ್ಮನೆ ಕುಳಿತಿದ್ದೇವೆ. ಇದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ, ನಾಲ್ಕೈದು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿ ಆಡಳಿತ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಬಹುದೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳ ರೂಟುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಮುಖ್ಯವಾದ ರೂಟುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಜನತೆಗೂ ಪ್ರಯೋಜನ ಸಿಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆಯನ್ನು ನಾನು ಹೊಂದಿದ್ದೇನೆ.

ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಕಡೆಯವರು ಕೆಲವು ಆರೋಪಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸತ್ಯದ ವಿಚಾರ. ರಿಪೇರಿಯಾದ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಡಿಪೋಗಳಿಂದ ರಿಪೇರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅರ್ಧದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಎಳೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ಸು ಬರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಶಾಸಕರು ಅಥವಾ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಾರಣರಲ್ಲ ; ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಕಾರಣರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಸುಮಾರು ಇನ್ನೂರು ಮೈಲಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಇದು ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಬಹಳ ದೂರವಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇಡ್.—ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳೂ ಇನ್ನು ಬಹಳ ದೂರ ಇವೆ. ಅವುಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಹಳ ಹತ್ತಿರ !

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಗಂಗಾಧರಗೌಡ.—ಇರಬಹುದು. ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಕೇವಲ ಹಳೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಶಿರಾಡಿ, ಚಾರ್ಮುಡಿ ಮತ್ತು ಆಗುಂಬೆ ಘಾಟುಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬದುಕುತ್ತಾರೆಯೋ ಅಥವಾ ಸಾಯುತ್ತಾರೆಯೋ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ನೋಡಿದ ಹಾಗೆ, ಎರಡು-ಮೂರು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೈದು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತರಿ

ವ್ಯರ್ಥವಾಗಿ ಸಮಯ ಹಾಳು ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಮಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡೋಣ. ಇವತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರಿಂದ ಹಿಡಿದು ಮೇಲ್ಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿವರೆಗೆ ಜನರ ಒಂದು ವಿಶ್ವಾಸಮತವನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಶಾಸಕರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಶಾಸಕರೆದುರಿಗೇ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ದುಡ್ಡು ಹೊಡೆಯುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ಸುಮ್ಮನೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅವನನ್ನು ಹಾಗೇಕೆ ಮಾಡಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳುವ ಅಧಿಕಾರ ನಮಗಿಲ್ಲ. ಶಾಸನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ರಾದ್ಧಾಂತ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಅಷ್ಟೆ, ಇಲ್ಲಿಂದ ಹೋದ ಮೇಲೆ ನಮಗೆ ಯಾರ ಮೇಲೂ ಹಿಡಿತವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಇಂತಹ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದಾಗ, 'ಲಾಗ್' ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಬರೆಯುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನಮಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತೆಕ್ಕೇಡ್.—ನಾನು ಅನೇಕ ಸಾರಿ 'ಲಾಗ್' ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಉತ್ತರವನ್ನೂ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ, ತಾವೇನಾದರೂ ಲಾಗ್ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಬರೆದಿದ್ದೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಎ. ಜಿ. ಕೊಡಗಿ.—'ಲಾಗ್' ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ನಾವು ಬರೆಯುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಬರೆಯಬೇಕಿದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಬರೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ತೆಕ್ಕೇಡ್ ಅವರು ದಯವಿಟ್ಟು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಗಂಗಾಧರಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ತೆಕ್ಕೇಡ್ ಅವರಿಗೆ ನನಗೇನೂ ಅನುಭವವಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಕೊಂಡಿರುವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಹಾಗೆ ನಾನೂ ಕೂಡ ಜನರ ಮತವನ್ನು ಪಡೆದೇ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಆರಿಸಿ ಬಂದವನು. ನನಗೂ ಕೂಡ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ಅನುಭವವಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ತಮಗೆ ತಿಳಿಸ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಮಂಗಳೂರಿನ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಬಹಳ ಚಿಂತಾಜನಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ, ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಖರೀದಿ ಮಾಡಿದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹಾದಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವವರು ಕೇಳುವವರು ಇಲ್ಲದೆ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ನಮಗೆ ಬಹಳ ಬೇಸರವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದ ರಿಂದ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಡಲು ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

೪-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ನಮ್ಮ ಮಂಗಳೂರು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೂಡ ಬಹಳ ಚಿಕ್ಕದಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೊಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಒದಗಿಸಿದರೆ, ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಬಂದು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವುದು ತಪ್ಪುತ್ತದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವಂತ ಬುದ್ಧಿವಂತ ಕೆಲಸಗಾರರಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುವಂತಾದ್ದು ತಪ್ಪುತ್ತದೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ, ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಇದೆ, ಅಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಾಹ್ನ ೨ ಗಂಟೆಗೆ ಪೂಜೆ ನಡೆಯುತ್ತೆ. ೨೦ ೩೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದು ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಉಜಿರೆ ಎನ್ನುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ವನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಹಳ ಸಾಧು ಮನುಷ್ಯರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್.—ಸಾಧು ಅಂದರೆ ಸಂಸಾರ ಬಿಟ್ಟು ಸನ್ಯಾಸಿಯಾಗಿರುವವರು ಎಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಗಂಗಾಧರ ಗೌಡ.—ನಾನು ಒಳ್ಳೆಯ ಮನುಷ್ಯ ಎನ್ನುವ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಏನು ಒಂದು ಕೆಟ್ಟ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ಒಂದು ಕೆಟ್ಟ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾಗರೂಕತೆಯಿಂದ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಶಾಸಕರಾದ ನಾವುಗಳು ಬರೀ ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ದೂರುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊರಿಸುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಮ್ಮದೂ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಹಲವಾರು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ

ಅದೇ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿಯೂ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದು ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಫಲಪ್ರದವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯ (ಸಂತೇಮಾರನಹಳ್ಳಿ). — ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾ ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ೧೯೮೦-೮೧ನೇ ವರ್ಷದ ಆಯವ್ಯಯ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕಾದರೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷದ ಆಡಳಿತ ವರದಿಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದ ಆಯವ್ಯಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ೨-೩ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದಿನ ವರದಿಯ ಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದು ಸುಸಂಗತವಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿರುವ ಸಂಪ್ರದಾಯ ಎಂದು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಈ ಸಂಪ್ರದಾಯಕ್ಕೆ ಒಂದು ತಡೆ ಹಾಕಲೇಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷದ ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇದ್ದರೆ, ಎಷ್ಟು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತುಹೋಗಿವೆ? ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಾಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂಥಾ ಒಂದು ವರದಿ ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಏನು ಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಸಂಪ್ರದಾಯದ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷದ ಆಡಳಿತ ವರದಿಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವಂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವೆಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಇದೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಕೇರಳ ಹಾಗೂ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶಗಳ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಯಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳವರು ಯಾವ ರೀತಿಯ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸದೇ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವುದು ಏತಕ್ಕೆ? ವರ್ಷಂ ಪ್ರತಿ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಷ್ಟವಾಗಬೇಕಾದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಲೋಪದೋಷಗಳು ಏನು; ಎಲ್ಲಿ ಸೋರಿಕೆ ಇದೆ? ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಿನ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಸೋರಿಕೆ ೨-೩ ಸ್ಟೇಜಿನಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ, ರಿಪೇರಿ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಬಸ್ ಕಲೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ; ಕಲೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಹಣವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಿರುವ ಹಾಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಅನೇಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‍ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‍ಸ್ ಮಾಮೂಲು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಚೆನ್ನಾಗಿ ಓಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಡಿಪೋದಿಂದ ಡ್ರೈವರ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ೪ ರೂಪಾಯಿ ಮಾಮೂಲ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಲಡ್ಕಾಸಿ ಡ್ಕಾಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಾತ್ರಿ ವೇಳೆಯಲ್ಲಂತೂ ಅರ್ಧ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತು ಹೋದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಉಪವಾಸ ಮಾಡಿ ಊರುಗಳನ್ನು ತಲುಪುವಂತೆ ನಿದರ್ಶನಗಳು ಎಷ್ಟೋ ಇವೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಟೆಪ್ನಿ ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅರ್ಧ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತುಹೋದರೆ ಕೂಡಲೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಬಸ್ಸು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಫೋನ್ ಮಾಡಿದರೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆಯಾದರೂ ಬಸ್ಸು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಅನಾನುಕೂಲಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಕಂಡೀಷನ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರ ಹೊಸದಾಗಿ ಚಾಸಿಗಳು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆದಷ್ಟು ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಮ್ಮನ್ನು ಸುಮ್ಮನೆ ಬೈಯುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತೆ, ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಏನು ಎಂದು ನಮ್ಮನ್ನೇ ಜನ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ. — ದುಡ್ಡಿನ ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಿಗದೆ ಇರುವುದೇ ತೊಂದರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯ.— ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಸಿಗುತ್ತೆ? ನಿಮಗೆ ಏತಕ್ಕೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಜನರು ನಮ್ಮನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇವೊತ್ತು ಒಂದು ಬಸ್ಸು ರನ್ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟು ಹೊಸ ಬಸ್ ತರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಒಂದಕ್ಕೆರಡರಷ್ಟು ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಏತಕ್ಕೆ ಲಾಭ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಅಂತ ನಮ್ಮನ್ನು ಜನರು ಪರಿಹಾಸ್ಯ ಮಾಡಿ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರ ಜಾಸ್ತಿ ಸಿಕ್ಕಲಿಲ್ಲ ಅಂತ ಅಂದರೆ ಹೇಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೀವು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಇವೊತ್ತು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಮರ್ಯಾದೆ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರಿಗೆ ಉಪಕಾರವಾಗಬೇಕು. ಅಂದರೆ ಸಿಟಿಯಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಿಸಿ. ಇವೊತ್ತು ಸಿಟಿಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟ ನೋಡುವದಾದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ. ಸಿಟಿಯಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಳ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನಿವೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಿ ಆ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟುಬಿಡಿ. ಸುಮ್ಮನೆ ನಮ್ಮನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಜನಗಳಿಂದ ಬೈಯಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ? ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನೋಡಿದರೆ ತುಂಬಾ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ನೋವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ಟ್ರಿಪ್ ಬರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ತರಹ ಆಗುವುದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಾಪಟ್ಟೆ ಕಷ್ಟ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದವರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರದೇ ಹೋದರೆ ಅಳುತ್ತಾ ಮನೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೈಸಿಕಲ್, ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಇರತಕ್ಕವರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೇ ಇರುವವರು ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಜೆ ಬರೆದುಕೊಡುವ ಸಂದರ್ಭ ಬಂದಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿ ಇಷ್ಟು ಕಾಲ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು).— ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್‌ನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಏನು ಮಂಡಿಸಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ನಾನು ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆ ಕಡೆಯ ನನ್ನ ಅನೇಕ ಮಿತ್ರರು ಬಹಳ ವಿಧವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಟೀಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಟೀಕೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಸುಲಭ, ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಈ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ ಸಣ್ಣ ಸಂಸ್ಥೆಯೇನಲ್ಲ, ಇದೊಂದು ಬೃಹತ್ ಸಂಸ್ಥೆ ಸುಮಾರು ೩೨ ಸಾವಿರ ಜನ ನೌಕರರನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆ ಇದು ಕೇವಲ ಲಾಭಕ್ಕೋಸ್ಕರ ದುಡಿಯುವ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲ. ನಾವು ಎಸೆನ್‌ಷಿಯಲ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಅಂತ ಏನು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ, ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತಹ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಂಸ್ಥೆ. ಲೋಪದೋಷಗಳು ಇರಬಹುದು ಇಲ್ಲ ಅಂತ ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ಅಥವಾ ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ನವರು ಇಲ್ಲವೇ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಅಂತ ಕಟ್ಟಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರದಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಉಪಯೋಗ? ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾರಿ ಉಳಿದುಕೊಂಡರೆ ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನ ಬಂದ ಹಾಗೆ ಆಯಿತು. ಅನೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೋಸ್ಕರ ಇರುವಾಗ ಲಾಭ ನಷ್ಟ ಮುಖ್ಯ ಅಲ್ಲ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸುವುದೇ ಮುಖ್ಯ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ಇವೊತ್ತು ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಖಾಸಗಿಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದಾಗ ಇದು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಅಂತ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ ನಾನು ಮೊನ್ನೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕು ಅಂತ ಇದ್ದಾಗ ಅದು ಮುಂಚೆಯೇ ಹೊರಟುಹೋಗಿತ್ತು. ಆಗ ನಾನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬಂದೆ. ಅದು ಹೇಗೆ ಆಯಿತು ಅಂದರೆ, ಈ ಹಿಂದೆ ''ತಹಶೀಲ್ದಾರ್‌ರ ಕುದುರೆ'' ಅಂತ ಒಂದು ಕಥೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾರು ಮೋಟಾರು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಕುದುರೆ ಮೇಲೆ ತಹಶೀಲ್ದಾರ್, ಜಮಾಬಂದಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ಕುದುರೆ ತಹಶೀಲ್‌ದಾರರು ಹೋದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ಅಮಲ್ದಾರರು ಸತತವಾಗಿ ಕುದುರೆ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಅದೇ ರೀತಿ ಹಿಂದೆ ‘ಬಳೆ ಮಲ್ಲಾರರು’’ ಕುದುರೆ ಮೇಲೆ ಬಳೆಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದು ಅಭ್ಯಾಸವಿತ್ತು. ಎಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಸಿಕ್ಕುತ್ತಾರೆ ಅಲ್ಲಿ ಕುದುರೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿ [illegible]ರಿಗೆ ಬಳೆ ತೊಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು

ಅವರಿಗೆ ಅಭ್ಯಾಸ. ಅದೇ ರೀತಿ ಈ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ಎಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಜನ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಾರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು. ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಇರಲಿ, ಇಲ್ಲದೇ ಇರಲಿ, ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಜನ ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಆಗಿ ನಾನು ೫ ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾದ್ದು ಏಳೂವರೆ ಗಂಟೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಷ್ಟೊಂದು ಹೊಗಳಿಕೆಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ ಅಂತ ಹೇಳಬಾರದು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅವು ಸ್ವಲ್ಪ ಕ್ಲೀನ್ ಆಗಿ ಇರುತ್ತವೆ.

ಇನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದವನು ಬಸ್ಸು ಇಳಿದ ತಕ್ಷಣ ಸ್ನಾನ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ ಖಾಸಗಿಯವರ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರು ಸ್ನಾನ ಮಾಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹತ್ತಬೇಕು ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ದೋಬಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಬಟ್ಟೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳುತ್ತಾರೆ ಅಂತ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇವೊತ್ತು ಜನತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಭಾವನೆ ಇದೆ. ಆದಕಾರಣ ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ನಿಗಾ ವಹಿಸಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆ ಇದೆ ಅಂತ ಭಾವನೆ ಇದೆ ಇವೊತ್ತು ಸ್ಟಾಫ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇರಬಹುದು, ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡತಕ್ಕವರು, ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕವರು, ಇತರೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೂಪರ್‌ವೈಸ್ ಇಲ್ಲದೆ ಇದು ಜನತೆಯ ಟೀಕೆಗೊಳಗಾಗಿದೆ ಹೊರತು, ನಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಅಂತ ಅನೇಕರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಲುವನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ತರಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಜಪಾನ್ ಇತರೇ ದೇಶಗಳಿಂದ ಹೊಸ ಹೊಸ ಲಕ್ಸುರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಕೂಡ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ವಿಚಾರ. ಇದನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಮಾಡಿ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬಂದವರು ನಾವು ಏರ್‌ಕಂಡೀಷನ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಬಂದಿದ್ದೇವೆ ಬಸ್ಸು ಹತ್ತಿದ ಕೂಡಲೇ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಆಗಿ ನಮಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಸಹ ಈ ತರಹ ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ ಒಂದು ಪ್ರಯೋಗ ಮಾಡಿ ಹೊರದೇಶಗಳಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಇಲ್ಲ ಅಂತ ತೋರಿಸಿಕೊಡಿ. ಇನ್ನು ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಗೈರೆ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದ. ಕೊಂಡರೆ ಈ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಅವರಿಗೂ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಅವರಿಗೂ ಒಂದು ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವೊತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸರಿ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವ ಕಡೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಾಗಲೀ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನಾಗಲಿ ಓಡಿಸಿದರೆ ಅವು ಬಹಳ ದಿವಸ ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕ ರೂಟ್‌ಗಳಿವೆ, ಅಲ್ಲಿ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯವರು ಮತ್ತು ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಒಂದು ರೀತಿಯ ಕಾಂಟ್ಯಾಕ್ಟ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಬಗ್ಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇವರು ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರು ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಿಪೇರಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವೇಗವಾಗಿ ಓಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಮಲೆನಾಡಿನ ಕಡೆ ಯುರೋಪಿಯನ್ ತರಹ ಜನರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಅಂದರೆ, ರೋಡ್ಸ್ ಆರ್ ಫುಲ್ ಆಫ್ ಬಟನ್ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬಟನ್ ಅಂದರೆ ಗುಂಡಿ ಎಂದು ಅವರ ಅರ್ಥ. ಆ ತರಹ ಬಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ೬೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಿಸಿ ಅಂದರೆ ಎಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ? ೩೦ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಬಹುದು.

(SRI H. T. KRISHNAPPA. in the Chair)

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಾವು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳೋಣ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳೋಣ. ರಸ್ತೆ ಸರಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನನ್ನ ಕಾರನ್ನು ೮೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸು ಅಂದರೆ ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ. ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇದ್ದರೆ ೧೨೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ವೇಗದಲ್ಲೂ ಓಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆ ತಾಕತ್ತು ನನಗಿದೆ. ಆದ ಕಾರಣ ಬರೀ ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬಯ್ಯುವುದು ಬೇಡ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವ ಕಡೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಿಸಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಮುಟ್ಟಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಮುಟ್ಟುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾವನ್ನು

ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹದ್ದರ ಜೊತೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಿಗಾ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಮುಳುಗತಕ್ಕಂತಹ ಹಡಗು, ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂತಹ ನೌಕರರ ಗತಿ ಏನು ? ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನು ? ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನು ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಅವರನ್ನು ಕೇಳವುದೇನೆಂದರೆ, ಈ ಹಡಗಿಗೆ ತೂತನ್ನು ಮಾಡಿದವರು ಯಾರು ? ಸಣ್ಣ ತೂತು, ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ತೂತುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದವರು ಯಾರು ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದವರೂ ನಾವಂತೂ ಅಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ ಚಂದ್ರೇಗೌಡ.—ಮುಳುಗಿ ಹೋಗುವಂತಹ ಹಡಗಿಗೆ ಹೋಲಿಸುವುವನ್ನು ಮಾಡಿದವರು ಯಾರು? ತಮಗೆ ಬೇಕಾದಂತಹವರನ್ನು, ಅಪ್ರಾಮಾಣಿಕರನ್ನು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದವರು ಯಾರು? ಸುಮಾರು ೩೨ ಸಾವಿರ ಜನ ಅಪ್ರಾಮಾಣಿಕರನ್ನು ತುಂಬಿದವರು ಯಾರು? ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ, ಅಥವಾ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಗುಂಡೂರಾವ್ ಅವರೇ? ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಹಳ ಹಿಂದೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿತ್ತು. ಆಗ ನಾನು ಈ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯನಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಮೇಲುಗಡೆಯ ಗ್ಯಾಲರಿಗೆ ಬಂದು ಕುಳಿತ್ತಿದ್ದೆ. ನೂರಕ್ಕೆ ೯೯ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಅಪ್ರಮಾಣಿಕರಿದ್ದು, ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಮುಳುಗಿಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಆದರೆ ಇವತ್ತು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಅದೇನೆಂದರೆ, ಮುಳುಗುತ್ತಿರುವ ಹಡಗನ್ನು ಎತ್ತುವಂತಹ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ನಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಸುಲಭ. ನಾವು ಸರಿಯಾಗಿಯೇ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟು ಆಗಿನಿಂದಲೂ ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಇವತ್ತು ತಾವು ಏನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಪೂರ್ತಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟುಬಿಡಿ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.— ಅಂದಿನಿಂದ ಇಂದಿನವರೆಗೂ ಒಂದೇ ಪಕ್ಷ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದೆ. (ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಐ) ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ ಇರಬಹುದು, ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸು ಇರಬಹುದು, ಶ್ರೀ ಗುಂಡೂರಾವ್ ಇರಬಹುದು ಇವತ್ತು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸದ್ಯೋಜಾತರವರು ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಅದೇ ಪಕ್ಷ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡ.—ಈ ವಾದ ಸರಿಯಲ್ಲ, ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಪಿ ರಾಮದೇವ್.— ಈ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ೯೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಅಪ್ರಮಾಣಿಕರು ಇದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದಿರಲ್ಲಾ. ಬೇರೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ಇದ್ದಾರೆ? ಅದನ್ನೂ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡ —ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಇದನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಬಿಡಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಆ ವಾದವನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ೩೨ ಸಾವಿರ ಜನ ಏನಿದ್ದಾರೆ, ಇವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರರು ಯಾರು? ಇವರ ಹೆಂಡತಿ ಮಕ್ಕಳ ಗತಿ ಏನು? ಆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನೀವೆಲ್ಲಾ ಹೊತ್ತುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ? ಅವರಿಗೆ ಸಂಬಳ ಭತ್ಯ ಇನ್ನಿತರೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನೀವುಗಳು ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡೋಣ ಆದರೆ ಅದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಇಲ್ಲ. ಒಂದು ವೇಳೆ ೨ ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಆಮೇಲೆ ಅವರನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ತಮ್ಮ ಅಣ್ಣನನ್ನೋ, ತಮ್ಮನನ್ನೋ ಅಥವಾ ತಮ್ಮ ಸಂಬಂಧಿಕರನ್ನೋ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಆವತ್ತು ಇವರ ಗತಿ ಏನು? ಎಲ್ಲಾ ಇಂಟರ್ ಸ್ಟೇಟ್ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದ ಕಾರಣ ನಿಮಗೆ ನಿಭಾಯಿಸುವಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುವಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಿ. ನಿಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗದೇ ಇರತಕ್ಕಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಿ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಇಷ್ಟು ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ, ಎಷ್ಟೋ ಟೀಕೆಗಳು ತಪ್ಪುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ,

ಆಮೇಲೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನ್ನು ೫ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿ ಡೀ ಸೆಂಟ್ರಲೈಜೇಷನ್ ಆಫ್ ಪವರ್ ಎಂದು ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವಾದುದು. ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಡೀ ಸೆಂಟ್ರಲೈಜ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ

ಆಡಳಿತದ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವೂ ಕೂಡ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದರೆ, ೧೦೦ ಎಕರೆ ಕಾಫಿ ತೋಟ ಇದ್ದರೆ, ಒಬ್ಬ ಮೇಸ್ತ್ರಿಯನ್ನು ಇಡುವುದಿಲ್ಲ, ೨-೩ ಬ್ಲಾಕ್‌ಗಳೆಂದು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಒಂದೊಂದು ಬ್ಲಾಕ್‌ಗೊಬ್ಬೊಬ್ಬ ಮೇಸ್ತ್ರಿಯನ್ನು ಇಡುತ್ತೇವೆ. ಅವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಆಗ ಅವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ನನ್ನ ಬ್ಲಾಕ್ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇರಬೇಕು, ಗಿಡವನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕು, ಕಾಫಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬರುವಂತೆ ಕಾಫಿ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕು, ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭವನ್ನು ಗಳಿಸಬೇಕು, ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾದ ಹೆಸರನ್ನು ಗಳಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಹುಮ್ಮಸ್ಸಿನಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಪವರ್ ಡೀಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಹುಮ್ಮಸ್ಸು ಬರುತ್ತದೆ. ನಮಗೆ ೫ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ ಜನತೆ ನಮಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ...

ಛೇರ್ಮನ್.—ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರು ಸಾಕಷ್ಟು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಭಾಷಣವನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ಮುಗಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡ —ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತಗಾರರು, ಉನ್ನತಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನಿದ್ದಾರೆ, ಅವರನ್ನು ನಮ್ಮ ಹಾಗೆ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ೫ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬಾರದು. ಅವರು ಒಂದೇ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಅವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಭವ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಡಿಗಡಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ,

ಇನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಪ್ರಪಂಚದ "ಧೃವ ನಕ್ಷತ್ರ'' ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೆಸರಾಗಿರುವಂತಹ ಜಿಲ್ಲೆ. ಶ್ರೀಮತಿ ಇಂದಿರಾಗಾಂಧಿಯವರಿಗೆ ಪುನರ್‌ಜನ್ಮ ಕೊಟ್ಟಂತಹ ಜಿಲ್ಲೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ದನದ ದೊಡ್ಡಿಯಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಜು ಕೂಡ ತಯಾರಾಗಿವೆ ಎಲ್ಲ ಮುಗಿದಿದೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಕಾರಣಗಳಿಗೋಸ್ಕರ ಈ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸದೆ. ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಕೆಲಸ ಮುಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಈಗ ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕೆಂದಿರುವ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಜಾಗ ರೈಲು ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅದು ಸರ್ಕಾರಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು, ನೀವೂ ಅವರು ಕುಳಿತು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಬೇಗ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ ನಮಗೆ ಹೊಸ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗುಂಡೂರಾವ್‌ರವರು ಹಿಂದೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದಾಗ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಚ್. ಸಿ. ಶ್ರೀಕಂಠಯ್ಯನವರು ನಗರಾಡಳಿತ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದಾಗ ಈ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಕಾರಣಕ್ಕೋಸ್ಕರ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಕೊಡುವುದು, ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅಂದರೆ ಏನು ಎಂಬುದು ನಮಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡ. ನಮಗೆ ರೈಲಿನ ಅನುಕೂಲ ಕೂಡ ಇಲ್ಲ. ಉತ್ತಮವಾದ ಹೋಟೇಲೂ ಇಲ್ಲ, ಉತ್ತಮವಾದ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದಿರತಕ್ಕಂತಹ ಜಿಲ್ಲೆ ನಮ್ಮದು. ಆ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಸನದಲ್ಲಿರುವ ಕೇಂದ್ರವನ್ನೂ ನೋಡಿ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವನ್ನೂ ನೋಡಿ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡಿ.

೪-೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಪ್ರಥಮ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮೊದಲು ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದೆವು, ಪಾಪ ಕೊಟ್ಟರು. ಅದು ಸ್ವಲ್ಪ ದಿನ ಓಡಿತು. ಆ ನಂತರ ಅದನ್ನು ಇನ್ನೊಂದೆಡೆಗೆ ಕೊಟ್ಟರು. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗಲು ಲಗ್ಜುರಿ ಮತ್ತು ಸೆಮಿ ಲಗ್ಜುರಿ ಬಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದರೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್ ಕೇಳಿದರೆ, ಶ್ರೀ ಬೊಮ್ಮಾಯಿಯವರು ಕೇಳಿದರೆ, ದೇವೇಗೌಡರು ಕೇಳಿದರೆ. ಅವರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಲಗ್ಜುರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತೀರಿ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿ

ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಯಾವ ನ್ಯಾಯ ಸ್ವಾಮಿ ? ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ರೀತಿಯ ತಾರತಮ್ಯ ಹೋಗಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೆ. ಆದರೆ ಕಾಲದ ಅಭಾವವಿರುವುದರಿಂದ ನಾನು ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಒಂದು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಆಸ್ತಿ, ಇದಕ್ಕೆ ಈ ಹಿಂದಿನವರು ತೂತು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆ ತೂತನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ಆ ದೋಣಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ದಡವನ್ನು ಸೇರುವಂತೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆತ್ಮಾನಂದ (ಮಂಡ್ಯ). — ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಲು ನನಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ನನ್ನ ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ಮೊದಲು ತಮಗೆ ಅರ್ಪಿಸಿ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಂದು ವರಮಾನವನ್ನು ತರತಕ್ಕಂತಹ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಮತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಒಂದು ಸರಿಯಾದಂತಹ ಕಟ್ಟಡ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹಾ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಂತ ಕಟ್ಟಡಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ಕೂಡ ಇದು ಹೊರತೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಜಯನಗರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ೬ ಅಂತಸ್ತುಗಳ ಕಟ್ಟಡದಲ್ಲಿ ಕಛೇರಿ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಾವು ನಮ್ಮ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ೨ ಫರ್ಲಾಂಗದವರೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಜಾಗ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅದರದ್ದೇ ಆದ ಒಂದು ಸ್ವಂತ ಕಟ್ಟಡ ಹೊಂದುವಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಯಶವಂತಪುರದಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಸ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಈಗಿನ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಆಗುವುದು ಕ್ಷೇಮ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ತಮ್ಮ ಸೇವಾವಧಿಯಲ್ಲೇ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿ ಮುಗಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ತಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ವಿಷಯವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಕಳೆದ ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿ ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರು ತಾವು ಸಂಪು ಹೂಡುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರ ಮಧ್ಯ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಾಗಿ, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿ ಅವರು ಸಂಪು ಹೂಡುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದರು. ಈಗ ಆ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದೆ ಇದೆ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸುವಾಗ ನೆರೆ ರಾಜ್ಯಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಬೇಕೆಂದು, ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಚಿವರನ್ನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಡೀಸೆಲ್ ಬೆಲೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದ ನಡುವೆ ಡೀಸೆಲ್ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦ ಪೈಸೆಗಳ ಅಂತರ ಇದೆ. ಅದೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಡೀಸೆಲ್ ವಾಹನಗಳ ಓಡಿಸುವವರಿಗೆ ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ ಸುಮಾರು ೪ ಸಾವಿರದಿಂದ ೫ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಇದು ಅವರ ಮೇಲೆ ಹೊರೆಯಾಗಿದೆ. ಸಚಿವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಡೀಸೆಲ್ ಬೆಲೆಯನ್ನು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರುವಾಗ ಟೆಂಪೊರರಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗೆ ತಿಂಗಳಿಗೆ ೫೦ ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ೩ ತಿಂಗಳಿಗೆ ೧೫೦ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಶುಲ್ಕ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡರೂ ಸಹಾ ಪರ್ಮಿಟ್ಟನ್ನು ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡುವಾಗ ಎಂಡಾರ್ಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಫೀಸ್ ಬೇರೆ ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎಂದರೆ ಯಾವ ನ್ಯಾಯ ? ಇದನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳ ತೊಂದರೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಪೋಲೀಸಿನವರು ಅವರನ್ನು ಹಿಡಿಯುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಅವರು

ಕೇಸ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಮಾಲೀಕರ ತಪ್ಪು ಏನೂ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅವರು ದಂಡವನ್ನು ತೆರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಲಾರಿಯ ಎಲ್ಲಾ ದಾಖಲೆ ಪುಸ್ತಕಗಳು ಸರಿಯಾಗಿದ್ದರೂ, ಡ್ರೈವರ್ ಬಳಿ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಮಾಲೀಕರು ದಂಡ ತೆರುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಕಾನೂನನ್ನು ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳು ಅಪಘಾತಕ್ಕೀಡಾದರೆ ಕಂಪ್ಲೇಂಟ್ ಬುಕ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆ ನಂತರ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಲಾರಿಯ ಆರ್. ಸಿ. ಬುಕ್ಕು ಇರುತ್ತದೆ. ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಲು ತೊಂದರೆಯಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪೋಲೀಸ್ ಠಾಣೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗಿ ತಮ್ಮ ವಾಹನವನ್ನು ಬಿಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುವಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಇದೆ. ಅವರು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವೈಖರಿ ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಅವರು ವಾಹನದಲ್ಲಿಯೇ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ೨೦—೨೫ ಚಾರ್ಜಸ್ ಬರೆಯುತ್ತಾರೆ. ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕರು ಅವರ ಬಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಸೈನ್ ಹಾಕಿ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಇನ್‌ಷೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸಿರಲೇ ಬೇಕೆಂಬ ಕಾನೂನು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ವಾಹನಗಳ ಪಘಾತವಾದರೆ ಇನ್‌ಷೂರೆನ್ಸ್ ಇರುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅಕಸ್ಮಾತ್ ಅಪಘಾತವಾದರೆ ಮಾಲೀಕರು ಇನ್‌ಷೂರೆನ್ಸ್ ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿ ವಾಹನವನ್ನು ಪೋಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ನಿಂದ ಬಿಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವಂತಹ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಬೇಕು. ವಾಹನ ಅಪಘಾತವಾದಾಗ ಇನ್‌ಷೂರೆನ್ಸ್ ಕ್ಲೈಮ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್ ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಡ್ಯಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್ ಎಲ್ಲಾ ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಗುವಂತಹ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾತನಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ವರ್ಕ್ ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಉದಾಸೀನ ಮನೋಭಾವನೆ ತಾಂಡವಾಡುತ್ತಿದೆ. ಡಿಪೋವಿನಿಂದ ವಾಹನ ಹೊರಗೆ ಹೋದರೆ ಸಾಕು, ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಾವು ಕಳೆದುಕೊಂಡೆವು ಎಂಬ ಉದಾಸೀನ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ಅವರು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ನಂತರ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತು ಹೋದರೆ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಸ್ಟೆಪ್ನಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಜಾಕ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮಂಡ್ಯ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದಿವಸವೂ ಒಂದೆರಡು ಬಸ್‌ಗಳೂ ಈ ರೀತಿ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡುತ್ತಿರುತ್ತೇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿಯೇ ಕುಳಿತು ನಷ್ಟ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡುವುದರಿಂದ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಡೆ ಟು ಡೆ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸೂಪರ್‌ವೈಸರ್ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ವಿಸಿಟ್‌ಕೊಟ್ಟು ಜನರ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳು ಏನು ಇರುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ೨-೩ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ನಿಂತರೂ ಬಸ್‌ಗಳು ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಬಸ್‌ಗಳು ೨-೩ ಗಂಟೆಗಳು ಲೇಟಾಗಿ ಬಂದರೂ ಕೂಡ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹತ್ತುವಾಗ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲ. ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಬಸ್‌ನ್ನು ಹತ್ತಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ಸಾಹಸವನ್ನೇ ಮಾಡಬೇಕಾದಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಕ್ಯೂ ನಿಂತು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹತ್ತುತಕ್ಕಂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮೊದಲು ಮಾಡಬೇಕು. ಮೈಸೂರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇದು ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಅಲ್ಲಿ ತಯಾರು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ತಿಂಡಿಗಳು ಬಹಳ ಕೆಳದರ್ಜೆಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ತಿನ್ನಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳ

ಬೇಕು. ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ನಾನು ಚುನಾಯಿತನಾಗಿ ಬಂದು ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಾಯಿತು. ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇನೆ. ಆದರೂ ಮಂಡ್ಯ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾವ ಒಂದು ಸುಧಾರಣೆಯೂ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಮಂಡ್ಯ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ನೀರಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಲೆಟ್ರಿನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಪ್ರಯಾಣ ಮುಗಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಕೂಡಲೇ ಅವರು ಮುಖ ತೊಳೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದರೆ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಎಲ್ಲ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವತ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಇಷ್ಟುಹೊತ್ತು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಕಳ್ಳಿಗುಡ್ಡ ಪಿ. ಕೆ. (ಬಾಗಲಕೋಟೆ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ನಿಗಮದ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಮೂರುಬಾರಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಏನೂ ಸುಧಾರಣೆ ಆದಂತೆ ಕಂಡುಬರಲಿಲ್ಲ. ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಜನರು ಮಾತನಾಡಿದರು. ಆದರೆ ಕೆಲಸ ಮಾತ್ರ ಏನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಮಾತನಾಡಿದುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬರಲಿ ಎಂದು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಎಂದರೆ ಏಷ್ಯಾ ಖಂಡದಲ್ಲಿಯೇ ಅತ್ಯಂತ ದೊಡ್ಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸ ಮಾತ್ರ ಸೊನ್ನೆ. ಯಾವ ಸರ್ಕಾರವೇ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಲಿ, ಏಕೆ ಈ ರೀತಿಯಾದ ಮಲತಾಯಿ ಧೋರಣೆಯನ್ನು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಗ್ಗೆ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೋ ಎಂಬುದು ನನಗಂತೂ ತಿಳಿಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಗಡಗಡ ನಡುಗಿಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಅವು ತಪ್ಪದೇ ಹಾದಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಏನಾಗುತ್ತದೋ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಯಾವ ಊರನ್ನು ಹತ್ತಿ ಯಾವ ಊರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳಿದರೂ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾರಿಗೆ ಹೇಳಿದರೂ ಏನೂ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. "ಇದು ಪುರಾಣ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ, ಬದನೆಕಾಯಿ ತಿನ್ನಲಿಕ್ಕೆ" ಎಂಬ ಹಾಗಾಗಿದೆ. ಡಿಪೋನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದಂತೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕನಾಗಿರುತ್ತಾನೆಂದರೆ ಮೂರು ಸಾವಿರ ಬಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಈ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇರಲು ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬುದು ತಿಳಿಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಮೇಲೆ ಬಹಳಷ್ಟು ನಿಗಾ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆಫೀಸರ್‌ಗಳು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಜನರು ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರುಗಳು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನೋಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಏನು ಮಾಡುವಂತಿಲ್ಲ, ಬರೆ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಅವು ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಉಳಿಯುತ್ತವೆ. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಬಸ್‌ಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗುತ್ತವೆಂದು ಜನರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಜನರು ತೊಂದರೆಗೆ ಈಡಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನರು ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ಹೆದರುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಎರಡು ಮೂರು ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಅವರಲ್ಲಿ ನಾನು ಕೂಡ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿರುತ್ತೇನೆ. ಈವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಕೆಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೆ ಕೆಟ್ಟಿಲ್ಲವೋ ನನಗಂತೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಮೊದಲು ನಮ್ಮ ಕಡೆಗೆ ಸೂಪರ ಡಿಲಕ್ಸ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು, ಮಾನ್ಯ ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪನವರು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಸಚಿವರಾಗಿ ಬಂದಮೇಲೆ ಅವು ನಿಂತೇ ಹೋದವು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಎರಡು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಬಹಳ ಲಾಸ್ಸನ್ನು ಕಂಡುಬಂದುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಸನ, ಮಂಗಳೂರು ಈ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯಗಳಿರುತ್ತವೆ, ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಾಗಲಕೋಟೆಗೆ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಿಗೆ ನಾವು ಕಾಗದಪತ್ರಗಳನ್ನು ಬರೆದಿರುತ್ತೇವೆ. ಆದರ ಬಗ್ಗೆ ಇದುವರೆಗೂ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಜನರು ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಬಂದರೆ ಅವರು ನಿಂತುಕೊಳ್ಳಲು ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಪಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಒಮ್ಮೆ ಯಾವ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೋ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ ನಿರ್ಮಾಣಮಾಡಿದ್ದು ಈಗ ಅದು ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಇವೆಲ್ಲವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಬಸ್

ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನಗೆ ಐದು ನಿಮಿಷಗಳಕಾಲ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ರಾಮಭಟ್ (ಪುತ್ತೂರ್).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ತತ್ವ ಮತ್ತು ಯಾವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೋ ಅದರಂತೆ ನಡೆಯುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಅದರ ಬದಲಾಗಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಜನರ ಸುಲಿಗೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದರೋ, ಅದಕ್ಕಿಂತ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ಭರವಸೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೋ, ಆ ಒಂದು ಭರವಸೆಯನ್ನೂ ಇನ್ನೂ ಕೂಡ ಮುಟ್ಟಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ; ಇದನ್ನು ನೋಡಿದ ಮೇಲೆ ಉಳಿದ ತಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಹೇಗೆ ನಡೆಯುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯೇ ಒಂದು ನಿದರ್ಶನ. ಇದನ್ನು ವ್ಯಂಗವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಲಂಚ, ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ, ಅನ್ಯಾಯ, ಅಧರ್ಮ ಇನ್ನೂ ಯಾವ ಯಾವ ಲೋಪದೋಷಗಳು ಬೇಕೋ ಅವೆಲ್ಲವೂ ಇಲ್ಲಿವೆ. ಇದೊಂದು ಮೂರ್ತಿಭೂತವಾಗಿ ನಿಂತಿದೆ. ಬೇಸತ್ತ ಜನರು ನಿಮಗೆ ಶಾಪ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ, ಏನೆಂದರೆ, ನಿಮ್ಮಿಂದ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದರೆ ಓಡಿಸಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಿ. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ನೀವೂ ಮಾಡಲಾರಿರಿ, ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೂ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಲಾರಿರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ನಿಮಗೆ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜನಗಳ ಹಿತದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಿ. ನಾನು ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಬಂದಿರುವವನು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮುಂತಾದ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಡಿಪೋಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಮಾಹಿತಿ ಇಲ್ಲ. ತಮಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಒಂದು ಮದುವೆ ಪಾರ್ಟಿಯವರು ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಬಂದು ನಾವು ಮದುವೆ ದಿಬ್ಬಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ, ನಮಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡಿಸಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರು, ಅದಕೆ ನಾನು ಅವರಿಗೆ ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಅವರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿಕಳುಹಿಸಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ವಿಚಾರಿಸಿದಾಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಟೈರುಗಳಿಲ್ಲ, ತರಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಒಂದು ದಿವಸ ರಾತ್ರಿ ನನ್ನ ಊರಾದ ಪುತ್ತೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಹೋದೆ. ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೂ ಒಂದೆರಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೆ. ನಾನು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಹೋದಾಗ ಅಲ್ಲಿ 2 ಬಸ್ ನಿಂತಿದ್ದುದನ್ನು ಕಂಡು ನನಗೆ ಸಂತೋಷವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ವಿಚಾರಿಸಿದಾಗ ಆ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 6—ಘಂಟೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು, ಈಗಲೇ ಅಲ್ಲಿ ನಿಂತಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬಂತು. ಈ ರೀತಿ ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿದೆ. ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ರೀತಿ. ಜನರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆಂಬ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳನ್ನು ಚುನಾವಣೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನೀಡಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ಈಗ ಅವರ ಮುಂದೆ ಹೇಗೆ ಹೋಗುವುದು. ನಾನು ತಮಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಕೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ ಏನೆಂದರೆ, ನೀವು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತೀರಾ ? ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಹಣವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತೀರಾ ? ತಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತೀರಾ ? ಇದು ಯಾವುದು ಆಗದಿದ್ದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಏತಕ್ಕೆ ಬದ್ಧರಾಗಿರಬೇಕು ? ಹಿಂದೆ ಮಾನ್ಯ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್‌ರವರು ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಬಜೆಟ್ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೇ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಅದು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಬಂದಿದೆ. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ನಾನು ಸತ್ಯನಾರಾಯಣ ಪೂಜೆ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಅದು ಆಗದಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನಮ್ಮಿಂದ ಪೂಜೆ, ಮಂಗಳಾರತಿ ಮಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮನಸ್ಸು ಆ ಸತ್ಯನಾರಾಯಣನಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಬಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣಿಸುತ್ತದೆ. ತಾವು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿದರೆ ಅವರು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು

ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಕಣ್ಣಾರೆ ನೋಡಿರುವಂತೆ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಒಂದೊಂದು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೨೦-೧೫೦ ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾವೂ ಅದರಲ್ಲೇ ಕೂತಿರುತ್ತೇವೆ. ಹೊರಗಡೆ ಏನಾದರೂ ನಾವು ಕಂಡರೆ ಅವರು ನಮ್ಮನ್ನು ಬಯ್ಯುತ್ತಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಪೂರ್ವಜರು ಮಾಡಿದಂಥ ಕರ್ಮವನ್ನು ನೀವು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಹೊರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ರಿಪೋರ್ಟಿನ ಬಗ್ಗೆ ನೀವು ತೋರಿಸಿರುವಂಥ ಅಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಾವು ದೂರುತ್ತಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಾವು ಮೊದಲು ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ತಪ್ಪನ್ನು ಸರಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ರಾಜಕೀಯ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲೇ ತಪ್ಪನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೂ ಹೇಗೆ? ರಾಜಕೀಯದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದುವುದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಅದೇ ರೀತಿ ಅಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಇತರೆಯವರೂ ದುಡ್ಡು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಬುದ್ಧಿ ಹೇಳುವ ಶಕ್ತಿ ನಮಗೆ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಟೈರು, ಟ್ಯೂಬು ಜ್ಯಾಕ್, ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸನ್ನು ಕಳ್ಳತನದಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವವರನ್ನು ಕೇಳುವ ಅಧಿಕಾರ ನಿಮಗೆ ಇಲ್ಲ. ತಮಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಮಾನ್ಯ ಚಂದ್ರೇಗೌಡರ ಊರಿನಿಂದ ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರನ್ನು ಬಿಟ್ಟಮೇಲೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹತ್ತಿದ. ಯಾವ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೂ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಸಬ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನ್ನು ಕುರಿತು ನೀನು ಏತಕ್ಕೆ ಯಾರಿಗೂ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿದ. ಅದಕ್ಕೆ ಆತ, ಸ್ವಾಮಿ ನಿಮಗೆ ನಮ್ಮ ಕಷ್ಟ ಏನು ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾವು ಬಸ್ ಇಳಿದ ಮೇಲೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್‌ಗೆ ವಂತಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವನ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅವನು, ಅವನ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ; ಎಂದು ಹೇಳಿದ. ಅಂದರೆ ಇದು ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪಿರಮಿಡ್ ಇದ್ದಂತಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬ್ರಹ್ಮನೇ ಬಂದರೂ ಅವನ ಕೈಯಿಂದಲೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನೀವು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟರೆ, ಅವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ಸ್ಥಿತಿ ಸುಧಾರಣೆ ಆಮೇಲೆ ನಾವು ಬೇಕಾದರೆ ನೋಡೋಣ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯವರಿಗೆ ನೀವು ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೊಟ್ಟ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅವರು ಸಾಲಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೀವು ರಾತ್ರೋರಾತ್ರಿ ಹಠಾತ್ತಾಗಿ ಹಿಡಿದಿದ್ದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ''ರಾತ್ರೋರಾಣಿ'' ಎಂದು ಜನ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಅವತ್ತು ಹಿಡಿದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವತ್ತು ವಿಧವೆಯರಂತೆ ಕಾಣುತ್ತಿವೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಫೋಟೋ ಬಂದಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಜ್ಯಾಕ್ ಯಾವರೀತಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಟೈರು, ಟ್ಯೂಬುಗಳನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ನೀವು ಖಾಸಗಿಯವರನ್ನು ನೋಡಿ ಕಲಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—''ರಾತ್ರೋರಾಣಿ'' ಗಳಿಗೂ, ರಾತ್ರಿ ರಾಣಿಯರಿಗೂ'' ಏನು ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆಯೇ?

ಶ್ರೀ ಕೆ. ರಾಮಭಟ್.—ರಾತ್ರಿ ರಾಣಿಯರ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಆಸಕ್ತಿ ಇರಬಹುದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ವಾಮಿ ತಮಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಆಟವಾಡುತ್ತಿದ್ದ ೨ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಮಾತು ಬೆಳೆಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಹುಡುಗ ಕೇಳಿದ, ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಗುರ್ತಿಸುವುದು ಎಂದು. ಅದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಬ್ಬ ಹುಡುಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣಕ್ಕಿರುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದ ಗುರ್ತಿಸಬಹುದು ಎಂದ. ಅದಕ್ಕೆ ಮೊದಲನೇ ಹುಡುಗ ಹೇಳಿದ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಇನ್ನೊಂದು ಬೇರೆ ಬಣ್ಣ ಇದೆ; ಅದು ನಿನಗೆ ಗೊತ್ತಾಗದಿದ್ದರೆ, ಯಾವ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಒಳಗಡೆ ಚಾಕು, ಚೂರಿ, ಇವುಗಳಿಂದ ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಬರೆದಿರುವುದು ಕಾಣುತ್ತದೆ ಅವೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳೆಂದು ತಿಳಿದುಕೋ ಎಂದು ಹೇಳಿದ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನ ಮೈಯನ್ನು ಉಜ್ಜುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಅಲ್ಲಿನ ನೌಕರರಿಗೆ ಪುರುಸೊತ್ತಿಲ್ಲವೇ? ಸೋಷಿಯಲಿಸಂ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಗುಂಗಿನಲ್ಲಿ ನೀವು ಏನೋ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಯಾರು

ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಇದನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದು ಸೂಕ್ತ. ನೀವು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿದರೆ ಜನರು ನಿಮಗೆ ಕೃತಜ್ಞರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಆ ಜನರಿಂದ ಯಾವ ರೀತಿ ಟೀಕೆಗಳು ಬರುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೀವು ಕಾದು ನೋಡಿ.

ಇಷ್ಟು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ತಮಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

೫-೦೦ ಪಿ.ಎಂ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಬೇಡಿಕೆಯ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮೊದಲು ತಮಗೆ ಕೃತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿ ನನ್ನ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಏನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಹೆಸರು ಇದೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಹೆಸರು ಇದ್ದರೆ, ಅದು ಅದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಕಾರಣ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುವ ರೀತಿಹಾಗೆ ಆಗಿದೆ. ಸರಿಯಾದ ಟೈಮಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಅದರ ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಓಡಾಡುವವರು ತಿಳಿಸಿರುವ ರೀತಿ ನೋಡಿದರೆ, ಮತ್ತು ನನ್ನ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಎಲ್ಲಿಗೂ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ; ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ಕಳೆದ ೧೫ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿರುವವರು, ಈ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಮುಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಯಾರಿಂದಲೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ ರವರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ದೇವರು ಬಂದರೂ ಸರಿಪಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ನಾನು ನೂರಕ್ಕೆ ನೂರು ಸತ್ಯವೆಂದು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ, ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಜನರು ಇರುವಾಗ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಟಿಕೇಟ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬಂದಾಗ ನಮ್ಮ ಪಾಸ್ ನಂಬರ್ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ನಾಚಿಕೆ ಪಟ್ಟುಕೊಂಡು, ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಎಚ್. ಪಟೇಲ್.—ತಾವು ರೂಲಿಂಗ್ ಪಾರ್ಟಿ ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತಮಗೆ ನಾಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಹೋದಾಗ ನಮಗೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್.—ಮಾನ್ಯ ಜೆ.ಎಚ್. ಪಟೇಲ್‌ರವರು ಏನು ಹೇಳಿದರು ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಚೇರ್‌ಮನ್.—ಅವರು ಹೇಳಲಿ, ನೀವು ನಿಮ್ಮ ವಿಚಾರಧಾರೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಮ್ಮ ಈ ಬೇಡಿಕೆ ಇಟ್ಟು ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದವರು ಅವರೇ ಈ ರಾಜ್ಯದ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು. ಮತ್ತೆ ಮಹಮದ್ ಅಲಿಯವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು, ಆಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ ರವರು ಇದಕ್ಕೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು ಜೊತೆಗೆ ಹಾಲಿ ನಮ್ಮ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಹಿತ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್.ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯಾರಿಗೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಸ್ಟಾರ್ಟ್ ಮಾಡಿದ ಉದ್ದೇಶ ಏನು? ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆಯೇ? ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರದ ಹಣವನ್ನು ಲಾಸ್ ಮಾಡದೆ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಮಾಡಿದೆಯೇ? ಅದೂ ಆಗಿಲ್ಲ, ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಕೂಡಾ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಇದೆ? ಯಾವ ಸಾರ್ಥಕತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯದೆ ಮತ್ತೆ ಜನರಿಗೆ ಕನಿಷ್ಟ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಏತಕ್ಕೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಯಾವ ಯಾವ ರೂಟ್ಸ್ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಆ ರೂಟ್ಸನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಟ್ಟರೆ. ಅವರು ಜನರಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಜನರ ಕಷ್ಟ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ, ಕಾರಣ ತಾವು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಜನರ ಕಷ್ಟವೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅರಿತಿದ್ದೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಒಂದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲೇ ಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಸ್ಟ್ರೀಮ್ ಲೈನ್ ಮಾಡಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ, ಸಂಸ್ಥೆ ತಾನೇ ತಾನಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಬರುವ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ

ಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಿ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಬಂದು ೩೦ ವರ್ಷಗಳು ಆಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ನೋಡದೆ ಇರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಯಾರು ಯಾರು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ, ಅವರಲ್ಲೂ ಅನೇಕ ಪದವೀಧರರು ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಿ. ನೀವು ಏನಾದರೂ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಸ್ಟ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದ್ದರೆ, ಒಂದೊಂದು ರೂಟು ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರಿಗೆ ಕೊಡಿ. ಎಲ್ಲರೂ ಕ್ಯಾಪಿಟಲಿಸ್ಟ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ೧೯೭೫-೭೬ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಯಾವ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವೋ, ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಅಂದಿನಿಂದ ಇಂದಿನವರೆಗೆ ಯಾವ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದರೋ, ಅವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಜನರಿಗೆ ಆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಜನರ ಕನಿಷ್ಟ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ದಯಮಾಡಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಸುಸಜ್ಜಿತವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಅದು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುಖ್ಯ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರ ಸಾವಿರಾರು ಜನರು ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಈ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಾರೆ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜಧಾನಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಫೆಸಿಲಿಟಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಮದ್ರಾಸ್, ಕಲ್ಕತ್ತಾ, ಬಾಂಬೆ ಮತ್ತು ಡೆಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಅಲ್ಲಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಿ ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಅಥವಾ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಕ್ಯೂನಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಅದೇ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಅಥವಾ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳ ಜೊತೆಗೆ ನಾವು ಚರ್ಚೆಗೆ ಇಳಿಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮುಖಾಂತರ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಮಿಷನರ್ ಮತ್ತು ಪೋಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರ್‌ಗಳು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಗಮನಹರಿಸಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡಿಸೆಲ್ ಬೆಲೆಗಳು ಏರಿದ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರು ಮತ್ತು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದವರು ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಂತೆ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಮಿಷನರ್ ರವರು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ರಿವೈಸ್ ರೇಟು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡದೆ ಏತಕ್ಕೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಕುಳಿತಿದ್ದಾರೆ? ಇದರಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ದರವನ್ನು ಪುನರ್ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಸೂಚನೆ ಬಂದು ಮತ್ತು ೩೧೨ನೇ ರೂಲ್ ಪ್ರಕಾರ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗ ಬರಬಾರದು. ಅದು ಕರ್ತವ್ಯ ಲೋಪ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಒಂದು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳ ಪುನರ್ ವಿಮರ್ಶಿತ ದರಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿ ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಮತ್ತು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಬೆಲ್ಲು ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಷ್ಟಕ್ಕೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಈ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆಸಕ್ತಿ ವಹಿಸಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

SRI A. LAKSHMISAGAR (Chickpet).—Madam Deputy Speaker, there is no point in repeating matters which have already been dealt with. Last year I had an opportunity of initiating the debate on this Demand. Since then there is no change either in the attitude of

the Government or in the performance of the K.S.R.T.C. If anything has happened, a new Minister has come. It has only worsened and aggravated the situation.

One thing I want to bring pointedly to the notice of the Government is that, there is a Board consisting of 20 members and it has not been reconstituted since 1978. Of these, 12 are non-official members and 8 are official members. For the last two years or more, the Board is functioning only with the officials who constitute remaining members of the Board. The non-officials have not been included in the Board. Whether it is legally sound or otherwise, I am not in a position to say now. It is a very serious draw-back and an act of dereliction of duty on the part of Government in not constituting the Board as required under the provision of the Act under which it is functioning.

There are about 6,000 conductors in K.S.R.T.C. There will be about 300 default cases against these conductors daily. On an average there are thousand default cases pertaining to these conductors and in a year there will be about 12 000 defaulting cases pertaining to conductors. The average disposal of default cases pertaining to conductors is about 5 00 per year and 7,000 cases are still pending disposal by the K.S.R.T.C. authorities. It is one of the greatest defects in the system and when the default cases pertaining to conductors are not disposed off in time you can very well imagine its influence on the collection of money by way of tickets by these conductors.

There are about 3,250 schedules in operation. Of these, half of them are not economical and unremunerative schedules are being operated by the Corporation. Most of these are being operated because of political pressures. One M.L.A. asks for it and another political big-wigg asks for it and these schedules are sanctioned without regard to the economic operation... This is another draw back, which the K.S.R.T.C. must seriously consider and see whether some of these schedules can be curtailed or otherwise deal within any fashion that would be remunerative to the Corporation.

Remunerative routes are there which are also operated by the K.S.R.T.C. Of these remunerative routes, the private operators are permitted to ply their buses by means of inter-State permits and All-India permits and thereby the benefit that normally should have gone to the K.S.R.T C. is deprived to it. It is again done only for political reasons and by the Ruling party. Mr. Azeez Sait said that there is one big bus operator here in Bangalore City who can topple the Government, not to speak of my friend Sri Sodyojathappa. He can

be simply washed by mere waving of his hand. Why this Government is indulging in these nefarious activities ? Why they are giving permits to be used by private operators on the routes which are remunerative ? The Hon'ble Minister should tackle this problem. I do not know whether he is in a position to do it. I mentioned this fact which is already know to you.

There are about 7,000, drivers working in K.S.R.T.C. There are two categories. *viz.*, junior and senior drivers. The minimum starting salary for a junior driver is about Rs. 500/- per month apart from other emoluments A senior driver gets a minimum salary of Rs. 1200/- per month. If he works overtime, there are cases where a senior driver is in a position to earn Rs. 2000/- per month. Now there are very few SC and ST drivers among these 7,000 drivers. If 18% reservation is given to them, about 1,250 drivers posts must be set apart for SCs and STs.

A MEMBER.—What about backward class and backward communities ?

SRI A. LAKSHMISAGAR.—The hon. member can advance that argument. 40% of the total employees of the K.S.R.T C. are in the hands of one community alone which is suppose to be minority community, and backward community. You are all sleeping over this matter. There is no point in asking me. If there is a sense of justice and shame, you must all revolt against it. The hon. member Sri Azeez Sait knows about it more than I do. One Minister from a particular region simply dumped all his caste men into the K.S.R.T.C. What were you doing and your partymen were doing ? Please consider this matter. There is no point in asking me. I have spent hours and hours over these aspects to inform myself.

SRI C. M ARUMUGHAM.—I suggest the Hon. Minister to conduct an enquiry as to how more than 75-80% of the appointments in conductors and drivers posts went to one particular community. Allright, we are not concerned SC/STs, but for others also appointment opportunities are being denied. Therefore, it is a serious matter which we must enquire into. Mr. Sadyoj thappa is firm, courageous and kind, I think he will order an enquiry to look into this matter to know the truth.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತ.—ಅದಕ್ಕೆ ಶಾಸನ ಸಭೆಯ ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

SRI A. LAKSHMI SAGAR.—That is not the end of it. They have prepared a waiting list. which is inflated with persons to be appointed as drivers or conductors belonging to a particular community. You cannot simply dispense with this list which is prepared. Sir, democles is handing on the head of each and everyone here.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ರಾಮದೇವ್.—ನೀವು ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಶಾಸನಸಭೆಯ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರಿ. ಆದರೆ ಆ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಜಾತಿ ಜನ ಜಾಸ್ತಿ ಇದ್ದರೆ ; ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿ ಯಾವ ಜಾತಿಯವನಾಗಿರುತಾನೆ ಅದೇ ಜನಾಂಗದವರು ಜಾಸ್ತಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಇದೆಯೋ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಹಾಗಾಗಿದೆ. ಈಗ ಇದನ್ನು ಹೇಗೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಮುಸ್ಲಿಂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದ್ದರೆ ಆ ಜನಾಂಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಲಿಂಗಾಯಿತ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿಗೆ ಸೇರಿದ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ಜನಾಂಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಒಕ್ಕಲಿಗರು ಯಾರಾದರೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ಜನಾಂಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಯಾರೂ ಕೂಡ ವಿಧೇಯಕ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೇ ? ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಜಸ್ಟಿಫಿಕೇಷನ್ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ ? It is better we do not apply these words for Food and Civil Supplies and Labour Departments. ಸಿವಿಲ್ ಸಪ್ಲೈಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ, ಲೇಬರ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ ?

SRI A. LAKSHMISAGAR.-I want Sri Arumugham to bear this fact in mind that drivers quota that should legitimately go to the SCs/STs has not been given to them. It is a very remunerative post. Even I am not in a position to earn Rs. 1,500 to 2,000 per month, as a lawyer having 20 years of practice. On the one hand your people are not coming forward in sufficient numbers offering themselves for the posts of drivers. On the other hand the difficulty is that these SC/STs candidates must be given training facilities and the Government should come forward to afford these facilities and encourage them to come forward and offer themselves for the posts of drivers and conductors. This will go a long way. 1,250 posts are waiting for you. You can make use of them and benefit by that.

SRI D. DEVARAJ URS.— What is the use of appointing a legislature Committee to look into this matter?

SRI C. M. ARUMUGHAM.—The Hon. Minister may kindly tell us, what would be the power of the Legislature Committee to enquire into the above matter. Why don t the Mfnister appoint a Commission of enquiry or a senior officer who can look into it and present a report on that? How they have got all these appointments? These appointments should have been made after drawing candidates from the employment exchange. Whether they have followed any procedure? Whether they have advertised? I have got a report from the Employment Exchange. Hundreds of SCs/STs candidates have been registered with the Director of Social Welfare for the purpose of drivers and conductors. Why the candidates have not been appointed for the posts of drivers and conductors by getting a list from the Employment Exchange?

What training is required for conductors and drivers? If one knows driving, he can be appointed as a driver. I want the Minister to apply his mind to appoint a C.O.D. senior officer. Pick out all the

old files. From Bangalore to Gulbarga, from Raichur to Bangalore, from Bangalore to Bidar, from Bellary to Belgaum appointments were made by telephone. Who made these appointments? When you reply, please note down and reply, how are you going to take this problem. Of course, the Leader of the Opposition said that there is no purpose in appointing Legislature Committee to go into the matter. I am also of the opinion, the Committee will not serve any purpose.

SRI B. B. SAYANAK.— The Leader of the Opposition has suggested to appoint an enquiry Commission and if that Commission gives a report against the Minister concerned, how are you going to remove those drivers and conductors who have already been appointed?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮ್‌ದೇವ್.— ಹಿಂದಿದ್ದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಹಿಂದೆ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಯಾವುದೇ ಆಗಿರಲಿ, ಅವನ್ನು ನಾವು ಹೊರಗೆ ತೆಗೆಯುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ನಾವು ಯಾವ ಕಮೀಷನ್ ಕೂಡ ಸೆಟಪ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. We will not dig up those things. ಈ ಒಂದು ಪಾಲಿಸಿ ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರುವಾಗ ತಾವು ಈಗ ಹೇಳಿದಿರಲ್ಲಾ ಕಮಿಷನ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು, ಅದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಯೇ?

SRI C. M. ARUMUGHAM.— A lion's share was given to SC/STs and it was grabbed, who grabbed it? Who was the man who made appointment in this Department. Therefore, let the Government make an enquiry into it. So, the Government should come out with a proposal.

SRI A. LAKSHMISAGAR.— Madam, last year or so, the Corporation has purchased some gadgets at a cost of Rs. 35 lakhs. These are called as 'Discan' or 'Governors' for being fitted into the buses for the purpose of regulating fuel consumption and also speed control. These gadgets have been purchased, but they cannot be fitted into the vehicles. These gadgets can only work in a vehicle which is mechanically sound, but admittedly, more than half of the total K.S.R.T.C. buses are to be scrapped. There are about five thousand vehicles half of whose investment made in the purchase of these gadgets of Rs. 35 lakhs, is a waste. These are some of the things which are happening under the very nose of the Hon. Minister and Officials. There is no let or hindrance.

SRI K. BHASKER NAIDU.— Sir, 'under the very nose of Minister', it is uncharitable.

SRI A. LAKSHMISAGAR.— Sri Gundu Rao was also the Chairman of the K.S.R.T.C. during the period when he was holding the Transport port folio. There is no manpower management in the K.S.R.T.C. Now it is over-staffed. There are 9 persons per vehicle in K.S.R.T.C. For whose benefit these people are employed in such a large number? All rules and regulations and norms have been completely thrown to wind. This is another serious handicap that the Corporations is

suffering from. During the last 20 years, 18 General Managers have been changed. Average, a General Manager was there only for less than a year. How do you expect the Corporation to function and deliver goods? Show me one bright example of the functioning of the K.S.R.T.C. with which we can agree. If there are one or two or three or ten mistakes in the working of the Corporation we could have some lenient view of the entire matter. The entire thing is in shambles. Mr Azeez Sait exaggerated by saying 'ಬ್ರಹ್ಮ ಬಂದರೂ ಸರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ' This is the situation, Madam. Safety of thousands of travelling public in K.S.R.T.C. buses is in danger. When I had been to Kemmannugundi I had the not feat on of witnessing half-a-dozen brake-down Bus from Kemmannugundi to Bangalore. Whenever, I have to travel by a K.S.R.T.C. bus, it is better that I consult an astrologer before I board a K.S.R.T.C. Bus.

5-30 P.M.

SRI A. LAKSHMISAGAR.—Sir, I do not know, how the Minister, a poor man, would be in a position to improve such ghastly affairs as the KSRTC, functioning. Sooner he is able to do something the better it would be. It would save the lives of hundreds of people who would be otherwise the victims of the operations of the KSRTC, buses. Sir, about the motor vehicles, this is the report of the Commissioner of Police, Bangalore. This is the manner in which the MotorVehicles department is functioning. Though there werel 75lakhs of motor vehicles in the city, total number of licences issued was only 80,000. It implied that many drove vehicles without licences. In Bangalore city, 95,000 vehicles are plying without licences. This is the manner in which your Motor Vehicles department is functioning in Bangalore.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಹುಣಸೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಈಗ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಭಾಷಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಿಂತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿರುವಂತಹ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ದಾಟಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿದೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಉತ್ಪ್ರೇಕ್ಷೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅನುಮಾನ ಸಹಜವಾಗಿದೆ, ಆದರೂ ಅದನ್ನು ಸರಿಮಾಡದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಕೈಬಿಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏನಾದರೂ ಮಾಡಿ ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಆರ್ಮುಗಂ ಅವರು ಬಹಳ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ; ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಳ್ಳೆಯವರು, ತುಂಬ ಧೈರ್ಯಶಾಲಿಗಳು, ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಸಹ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಅವರು ತುಂಬಾ ಒಳ್ಳೆಯವರೂ ಹೌದು, ಒಳ್ಳೆಯವರು ಎಂದರೆ he is too good a man, that it may not be possible for him to handle such a difficult problem, which as Mr. Azeez Sait has put it, even 'Brahma cannot do that'. This department has itself has gone into depths. It is very difficult now. I do not want to elaborate. Let this one Corporation be divided into 4

or five divisions. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಕೇಂದ್ರದ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ವಗೈರೆ ಇದ್ದಾರೆ, ಅವರೇ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹತೋಟಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಹಣವನ್ನು ಹಿಡಿಯುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಮೇಲಿನಿಂದ ಕೆಳಗಿನವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಕೆಳಗಿನಿಂದ ಮೇಲಿನವರೆಗೆ ಎಲ್ಲರೂ ಪರೀಕಾದರೆ, ಬೇಲಿಯೇ ಎದ್ದು ಹೊಲ ಮೇದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಯಾರನ್ನು ಹೊಣೆಗಾರರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯ ? ಆದರೂ ಇದನ್ನು ಏನಾದರೂ ಮಾಡಿ ಸರಿಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ, ಯಾರ ಮೇಲಾದರೂ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸುವಂತಹ ಒಂದು ವಿಶೇಷ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಸೇರಿರುವಂತೆ ಕೆಲವು ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ಕೆಲವು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಈಗ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಪಾದನೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ? ಒಂದು ಕಡೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಲೆಕ್ಕದಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ನಾವು ಯಾವ ಮೂಲೆಗೆ ಹೋದರೂ ಸಹ, ಅಲ್ಲಿನ ಜನರು ತಮಗೆ ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಸಾಲದು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸಹ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ನಷ್ಟವಾಗಲು ಕಾರಣವೇನು ? ಈ ಹಿಂದೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಅದಕ್ಕೇ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬ ಕಾರಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಾಗ ನಾನು ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸ್ಟಡಿ ಮಾಡಿ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ, ಅದನ್ನು ಸಹ ಮಾಡಿದ್ದಾಯಿತು. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಮಾಡಿದ್ದಾಯಿತು. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೂ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಲೈಸನ್ಸ್ ಇಲ್ಲದೆ ಸಾವಿರಾರು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಈಗ ತಾನೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ನಾವು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೂ ಸಹ ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರು ಇಂಟರ್-ಸ್ಟೇಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೋದ ದೆವ್ವ ಮತ್ತೆ ಗವಾಕ್ಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದಂತೆ ಆಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇವರ ಸಹಾಯವಿಲ್ಲದೆ ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲವೆನ್ನುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದ್ಯೋಜಾತ ಅವರೊಬ್ಬರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟರೆ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನ ? ಎಲ್ಲ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಒಂದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಸಬ್-ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ, ಅವುಗಳಿಗೆ ಆಯಾ ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡದಿದ್ದರೆ ತುಂಬ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಲು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದಾದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡೋಣ. ಈಗ ಇರತಕ್ಕಂಥ ೫ ಸಾವಿರ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಕ್ರ್ಯಾಫ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರೂ ಸಹ ಈಗ ಅಷ್ಟೊಂದು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡಿಲ್ಲ. ಒಂದು ವೇಳೆ ದುಡ್ಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. They said they would buy buses to the tune of Rs. 4 to 5 Crores: I do not know what is the exact position since I have no report. ಇಂತಹ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಏಕಾಏಕಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಣವಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅಷ್ಟೊಂದು ಬಸ್‌ಗಳು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಮಧ್ಯೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. I had handed this transport portfolio for nearly five years. During that period I did my best to bring up all those losing divisions to a level of earning money, including Gulbarga. Gulbarga was one of the best profit earning divisions but today what is the position ? It has gone to the worst condition. Even Belgaum, Bijapur, divisions were competing with each other to earn more and more Today the competition is to make more and more losses. This is the situation

ಅವುಗಳನ್ನು ಬೇರ್ಪಡಿಸಿ ಅವಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಡಿ. ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ, ಡಿವಿಷನ್ ವೈಜ್ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಅದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾವನಾದರೂ ಒಬ್ಬ ಅರ್ಜಿ

ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದವನಿಗೆ ಕೆಲಸ ಕೊಡಬಹುದು ಎಂದು ಅದನ್ನು ಮಾಡದೇ ಇದ್ದಾರೆಯೋ ಏನೋ ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಆ ರೀತಿ ಇತ್ತು. ಶ್ರೀ ಮಹಮದಾಲಿ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟರು. ಡಿವಿಜನ್ ವೈಸ್ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾವಿಷನ್ ಇದೆ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಡಿವಿಜನಲ್ ವೈಸ್ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರಿಗೆ ಹೇಳಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅವರು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ Madam, just imagine the Minister s going to appoint Drivers, Conductors Helpers *etc.* ಬೆಳಗಾಂನಲ್ಲಿ ೧೦ ಜನ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಇವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು. ಅಥವಾ ಸಂದರ್ಭಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಳಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದಂಥವರು ಮೊದಲು ಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಬಂದು ಹೋಗಬೇಕು. ಈ ರೀತಿ ಆದರೆ ಯಾವರೀತಿ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ ? ನಾವು ಹಿಂದೆ ೭-೮ ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ ೭-೮ ಕಮಿಟಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೆವು ಆ ಕಮಿಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೋರ್ಡಿನ ಡೈರೆಕ್ಟರುಗಳು ಹಾಗೂ ನಾನ್ ಅಫಿಷಿಯಲ್ಸ್ ಮೆಂಬರ್ಸ್ ಇದ್ದರು ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದನ್ನು ಮಾಡದೇ ಇದ್ದರೂ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಡ್ರೈವರ್ಸ್, ಮತ್ತು ಹೆಲ್ಪರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಡಿವಿಜನ್ ಅಥಾರಿಟೀಸ್ ಇದ್ದಾರೆ ಇವರೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರನ್ನು ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಲಿ ಎಂದು ಕೂಡ ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸ ವಿಚಾರವಿನಿಮಯ ನಡೆಯಿತು, ಕೊನೆಗೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ತಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡುಬಿಟ್ಟರು. ಅವರು ಈ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರುವುದಾದರೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್ ಟಿ. ಸಿ. ಗತಿ ಇನ್ನೇನಾಗುತ್ತದೆ ? ಅವರು ಆ ರೀತಿ ಏತಕ್ಕೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೋ, ಏನೋ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೋ. ಅದರಿಂದ ಏನು ಫಾಯಿದೆ ಇತ್ತೋ ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಡೀಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಮಾಡಿ, ಡಿವಿಷನಲ್‌ವೈಸ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿ ಲೀಗಲ್ ಆಗಿ ಅಪಾಯಿಂಟ್‌ಮೆಂಟ್ಸ್ ಮಾಡಿದರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೆಲಸ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನವರನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಕ್ಕೆ ಕಳಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಗುಲ್ಬರ್ಗದವರು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ: ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಎಲ್ಲರೂ ಇಲ್ಲಿಗೇ ಬಂದುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂಥ ಈ ಎರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಇದೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಇದೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮೊದಲನೇ ಪಾಯಿಂಟ್ ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದರೆ, ನಿಮ್ಮ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಯಾರಿದ್ದಾರೆ. he is mostly, if not solely responsible for so many atrocities that have taken place so for as this K S R T C is concerned. Any way, he is there and they cannot avoid him. What I suggested is and I had made a proposal also to have two Chief Engineers. ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಇದ್ದಾರೆ, ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಮ್ಯಾನ್‌ನ್ನು ತಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ, ಆಗ ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ. ೨೪ ಗಂಟೆ ಕಣ್ಣಲ್ಲಿ ಕಣ್ಣಿಟ್ಟು ನೋಡಿದರೂ ಏನು ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಯುವುದಕ್ಕೂ ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಅಟ್‌ಲೀಸ್ಟ್ ಇದನ್ನು ಬೈಫರ್‌ಕೇಟ್ ಮಾಡಿ, ರೈಗ್ಯುಲರೈಸ್ ಮಾಡಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಡಿವಿಷನ್‌ಗೂ, ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ರೆಸ್‌ಪಾನ್ಸಿಬಲಿಟಿಯನ್ನು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿ. ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರನ್ನೂ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯಾಗಿ ಕರೆದು ಲಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ನಿಮಗೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆ ಏನು ?–ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅಡಚಣೆ ಏನು ?–ಎಂದು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಡಿವಿಜನ್‌ಗೆ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರ್ ಅಪಾಯಿಂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಡಿವಿಜನಲ್ ಲಾಸ್ ಆಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ? ಅದಕ್ಕೆ ಯಾರು ಕಾರಣರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕೇಳಿ. ಆಮೇಲೆ ಸರ್ಮಟೈಮ್ಸ್ ಈ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್ ಟಿ. ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬೇರೆ ಇರುತ್ತದೆ. The transport department is different from Motor vehicle Department ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಯಾವನೋ ಒಬ್ಬ ಬೇಕು ಬೇಕಾದವಂಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಬರೆದು ಕೊಡುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾನೆ. ಇವರು ಹೋಗುವ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅವರೂ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಇವರ ಜೊತೆ

ಯಲ್ಲಿ ಕಾಂಪಿಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈಗೇನೋ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜಸ್ ಅಬಾಲಿಷ್ ಆಯಿತು. ಆದರೂ ಇಂಟರ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜಸ್ ಎಂದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲೇ ಹೋಗಿಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಈಗ ಇಬ್ಬರು ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ.

SRI D. DEVARAJ. URS.—I want to know, have you bifurcated the work in between them and made them independent ?

SRI M. M. J. SADYOJATHAPPA.—Yes.

SRI D. DEVARAJ URS.—Since when ?

SRI M. M. J. SADYOJATHAPPA: More than two years.

SRI D. DEVARAJ URS.—I am afraid, it is not more than 2 years. Alright, let me accept it subject to verification. I do not think that there are two Chief Engineers now. Anyhow, now that the new Chariman Sri J. C. Lynn has come. Let him verify and tell me leter on. I am still of the opinion that one Chief Engineer happens to be the top-most man. Anyway, that is not my point. ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಒಂದೊಂದು ಡಿವಿಷನ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರ್ ಹಾಕಿ ಅವರಿಗೆ ೬ ತಿಂಗಳು ಟೈಮ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರನ್ನೇ ಕರೆದು, ನಿಮಗೆ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ ? ಲಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ? ಎನ್ನುವಂಥ ವಿಚಾರವನ್ನು ಕೇಳಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಾಡದೇ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಡೀಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ನಾವು ಸರಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೋಗುವುದಾದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರತಕ್ಕಂಥ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆ ಅಥವಾ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಕೈಯಿಂದ ಅದು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಇನ್ನೊಬ್ಬರ ಕೈಯಿಂದ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಯವರಾದ ಶ್ರೀ ಗುಂಡೂರಾಯರ ಕೈಯಿಂದಲೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುವ ಕೆಲವು ಮೂಲಭೂತ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಆಮೇಲೆ ನೋಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ಈ ೧೯೭೭-೭೮ರ ವರದಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಸ್ತಿ ಸಮಯ ಕೂಡ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಚಾರ ಮಾತ್ರ ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಗುಂಡೂರಾಯರು ಈ ಖಾತೆಯನ್ನು ಈ ಮೊದಲು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾಗ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಸುಮಾರು ೬೨ ಭರವಸೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಭರವಸೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಹೇಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಷಯವನ್ನು ನಾನು ಅವರ ಕಡೆಗೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗುಂಡೂರಾಯರ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆ ಒಬ್ಬರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದರು, ' He is a young man marrying old lady'' ಎಂದು. ಆಗ ಅವರಿಗೆ ಪ್ರೊಟೆಕ್ಷನ್ ಸಿಕ್ಕಲಿಲ್ಲ. Now, it is "old man marrying old lady'' ಈಗ ಏನಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು.

SRI AZIZ SAIT.—Old man marrying young lady - no protection'' ''Young man marring old lady - even then, no protection''.

† ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್,— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವರ್ಷ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಒಳ್ಳೆಯವರು. ಅವರು ಈ ಖಾತೆಯನ್ನು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಏನೇನೂ ಸುಧಾರಣೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಗುಂಡೂರಾಯರು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮಿನಿಸ್ಟರಾಗಿದ್ದಾಗ ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ೧೫–೨೦ ಪೇಜ್ ಇದೆ. ತಾವು ಅದನ್ನು ಓದಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಪರವಾಗಿ ನಾನು ಅಪೀಲ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ, ಒಂದು ಕಡೆ ಬಸ್ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗಿ ಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಬಿತ್ತು, ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲೂ ಬಸ್ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಯಿತು. ವಿಮಾನ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸತ್ತಿರತಕ್ಕವರಿಗೆ ೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಟ್ರೈನ್ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸತ್ತವರಿಗೆ ೫೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸತ್ತವರಿಗೆ ಕನಿಷ್ಟ ಪಕ್ಷ ೨೦-೨೫ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕು. ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಹಣ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸಿ. ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಟ್ರೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟಿಕೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ಅದೇ ರೀತಿ ಬಸ್ ಟಿಕೇಟ್‌ನಲ್ಲೂ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ಮಾನ್ಯ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ ಅವರು ಡಿವಿಜನಲ್ ವೈಸ್ ಡೀಸೆಂಟ್ರಲೈಜೇಷನ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಅನೇಕ ಸಲ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ; ಏನೆಂದರೆ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮ್ಯಾನೆಜ್‌ಮೆಂಟ್ ರೈಲ್ವೆ ತರಹ ಆಗಬೇಕು ಎಂದು. ರೈಲ್ವೆ ತರಹ ಆದರೇನೇ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉಪಯುಕ್ತವಾದಂಥ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅದರ ಅರ್ಥ ಐಎಎಸ್, ಐಪಿಎಸ್ ಜನರನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್‌ಟಿ.ಸಿ ಗೆ ಹಾಕತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಬೇಕು ಟೆಕ್ನೋಕ್ರಾಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಹೈಯೆಸ್ಟ್ ಪೋಸ್ಟ್‌ಗೆ ಹಾಕಬೇಕು. They should be made General Managers of the K.S.R.T.C ಪೋಲೀಸ್ ಆಫೀಸರ್‌ರನ್ನು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಒಳ್ಳೆಯವರು ಇರಬಹುದು, ಬುದ್ಧಿವಂತರೂ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಅವರದೇ ಒಂದು ಕೇಡರ್ ತಯಾರು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್,— ಅದಕ್ಕೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಏನಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ಅವರದೇ ಆದ ಕೇಡರ್ ತಯಾರು ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಅವರದೇ ಕೇಡರ್ ಇದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ನಲ್ಲೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕೇಡರ್ ತಯಾರು ಮಾಡಬೇಕು. ಟೆಕ್ನೊಕ್ರಾಟ್ಸ್‌ಗೆ ಮುಖ್ಯಮುಖ್ಯವಾದ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.— ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟ ಸಜೆಷನ್ ಸರಿಕಾಣದೇ ಹೋಗಬಹುದು. ಆದರೆ, ಈಗ ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಆಫೀಸರನ್ನು ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಇದಕ್ಕೆ ವೆಟರ್ನರಿ ಡಾಕ್ಟರನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ನೀವು ಕಲಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ಅವರು ಸೊಗಸಾಗಿ ಫಾಲೋ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್.— ಈ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುವಾಗ ತಾವು ರೂಲಿಂಗ್ ಪಾರ್ಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದರಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.— ಯಾವ ರೂಲಿಂಗ್ ಪಾರ್ಟಿ ಸ್ವಾಮಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್.— ಟೆಕ್ನೊಕ್ರಾಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಏನು ಎಂದು ಕೇಳಿದೆ, ಸರಿ ಎಂದು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.— ಡಾಕ್ಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಇಂಜಿನಿಯರನ್ನು ಹಾಕುವುದು, ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಯವರನ್ನು ಹಾಕಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸುವುದು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಎಚ್. ಪಟೇಲ್.— ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ನಿಂತು ಬಿಡುತ್ತವೆ ಹಾಗೇ. ಬಸ್ ಮುಂದೆ ಹೋಗಲಿ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.— ನನ್ನ ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ಟೆಕ್ನೋಕ್ರಾಟ್ಸ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸರಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಭರವಸೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಆಫೀಸರ್ ಒಳ್ಳೆಯ ಜನ ಇರ ಬಹುದು ಇರಲಿ, ಆದರೆ ಇವರು ಅಲ್ಲಿನ ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಸಮಯ ಹೋಗುತ್ತದೆ; ಅವರಲ್ಲೂ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕರಿದ್ದಾರೆ. ರೈಲ್ವೆ ರೀತಿ ಮಾಡಿ. ಅದರ ಮೇಲೆ ಬೇಕಾದರೆ ಸೂಪರ್‌ವೈಸರಿ ಬೋರ್ಡ್ ಮಾಡಿ. ಆದರಲ್ಲಿ ರೆವಿನ್ಯೂ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಆಡ್‌ಮಾಡಿ, ಸೂಪರ್‌ವೈಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಡೆದ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಲಿಯಾಗುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ತುಂಬಲು ಎರಡನೇ ಪಂಕ್ತಿಯ ಅಭಾವವಿರುವ ವಿಷಯವನ್ನು ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಹೇಳಿದರು. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಪಂಕ್ತಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ತುಂಬಿ ಸರಿಯಾದ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಆ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ತುಂಬಲು ಯೋಗ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ; ಮತ್ತೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ನಿವೃತ್ತಿ ವಯಸ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ನಿವೃತ್ತಿ ವಯಸ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುವುದು. ಮತ್ತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಮತ್ತು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೦೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ರೀ ಕಂಡಿಷನ್ ಮಾಡುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿದೆ ಎಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿರುವ ವಿಷಯ ಒಂದು ಪಾಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಎರಡು ಕಾರ್ಯಾಗಾರದಲ್ಲೂ ಎರಡನೇ ಪಾಳಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿ ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ.

ಇನ್ನು ಲೋಕಲ್ ಪರ್ಚೇಸಿನ ವಿಷಯವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಎಲ್ಲಾ ಅಂತಸ್ತುಗಳಲ್ಲೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿ ಶೀಘ್ರದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದೆ. ಅದರಿಂದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಗುಣದ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ವಿಷಯವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಆ ರೀತಿ ಕಂಡು ಬಂದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಆಯ ವ್ಯಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ೧೯೮೦–೮೧ನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ೧೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಮೇಲೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು; ಇದು ನಿಜ. ಈಗಾಗಲೇ ೧೯೭೯–೮೦ರ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳಿಂದ ಸುಮಾರು ೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಈ ನಷ್ಟವು ಬೆಲೆಗಳ ಏರಿಕೆ, ತುಟ್ಟಿಭತ್ಯದ ಏರಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಆಗಿದೆ. ಈ ನಷ್ಟವನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ತುಂಬಲು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಈಗಿನ ಪ್ರಯಾಣ ದರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೇ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನು ಏರಿಸಲೇಬೇಕು. ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗದನಷ್ಟವನ್ನು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಸರಿದೂಗಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತೇವೆ. ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯು ಇತ್ತೀಚಿನ ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಿಂದ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲೂ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಈ ಒಂದು ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಿಂದಲೇ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ೧೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೂ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವೆಚ್ಚ ಬರುತ್ತದೆ.

ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಡಿಫಾಲ್ಟ್ ಕೇಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತಾ ೩೬೦೦೦ ಕೇಸುಗಳು ಇತ್ಯಾರ್ಥವಾಗದೆ ಉಳಿದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ಭಾಗಶಃ ನಿಜ. ಈಗ ಕಾಂಡಕ್ಟ್ ಮತ್ತು ಡಿಸಿಪ್ಲಿನ್ ರೆಗ್ಯುಲೇಷನ್‌ನನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿ, ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಲು ಅನೇಕ ಹಂತಗಳನ್ನು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಕೇಸುಗಳು ಇತ್ಯಾರ್ಥವಾಗಲಿವೆ.

ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರನ್ನು ನೇಮಿಸಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಧಾನ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರ ಕೆಲವು ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರಿಗೆ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ

ಅವರ ನೀತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಡಲು ಮತ್ತು ವಿಭಾಗಗಳ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳ ಸಂಘಟನೆ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಲು ಈ ಹುದ್ದೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ನಿಗದಿಯಾದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹುದ್ದೆಗಳನ್ನು ತುಂಬದೆ ಇರಲು ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪ್ರಾರಂಭವಾದದ್ದು ನಾಲ್ಕು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ವಿಲೀನದಿಂದ. ಆಗ ನೇಮಕಾತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಮೀಸಲು ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲ ಹಂತಗಳಲ್ಲೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಖಾಲಿಯಾದ ಹುದ್ದೆಗಳಿಗೆ ಮೀಸಲಾತಿಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನೌಕರರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಲು ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಕೆಲವೊಂದು ಹುದ್ದೆಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ನೇಮಕಾತಿಯ ಮೂಲಕ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನೇಮಕಾತಿ ಅಧಿಕಾರದ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಕೆಲವೊಂದು ಹುದ್ದೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಧಾನ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರೇ ನೇಮಕಾತಿ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ, ವಿಭಾಗಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಈ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

೬-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಶ್ರೀ ರೋಡ್ರಿಗ್ಸ್‌ರವರು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಡಿಪೋ ಮತ್ತು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟಲು ಜಾಗದ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋ, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಜಾಗವನ್ನು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಲು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಕೇಳಲಾಗಿತ್ತು. ಅವರು ಕಾಯಿದೆ ಅನ್ವಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿದ ಮೇಲೆ ರೂ. ೮.೭೦ ಲಕ್ಷವನ್ನು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಟ್ಟಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಕಾಯಿದೆ ಅಡಚಣೆಗಳಿಂದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ನಮ್ಮ ವಶಕ್ಕೆ ಕೊಡಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಕಕ್ಕಿಲಾಯರವರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿರುವ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ರಾಜ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಈಗ ಇರುವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಹಳೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸಲು ಗಮನವನ್ನು ಪ್ರಧಾನವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿದೆ. ಹಣದ ಅಭಾವದಿಂದ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ಅಭಾವದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮುಂದುವರೆಸುವ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮುದ್ರಣಾಲಯವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಟಿಕೇಟುಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಇತರೆ ಫಾರಂಗಳನ್ನು ಮುದ್ರಿಸಲು ತನ್ನ ಎಲ್ಲ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತನ್ನ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ನು ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಹೊರಗೆ ಮುದ್ರಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿತು ಮುಂದೆ ಈ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ತನ್ನ ಮುದ್ರಣಾಲಯದಲ್ಲಿ ಮುದ್ರಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತೆ.

ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ನೌಕರರು ಅಥವಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿಲ್ಲ ; ಬೇರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಮಿತಿಯನ್ನು ಪಾಲಿಸುತ್ತಾರೋ ಅದೇ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ನೌಕರರ ನೇಮಕಾತಿಯನ್ನೂ ಇಲ್ಲೂ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಹರಿಜನ ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ಕೊಟ್ಟು ನೇಮಕಾತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುವುದು.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಪತ್ತಾರ್‌ರವರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ಕೆಲವು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿದೆ, ಆದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅದು ಇನ್ನೂ ಭಾಗಶಃ ಆಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೧೭ರಷ್ಟು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಈ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಹೋಲಿಕೆಯು ಅಷ್ಟು ಸಮಂಜಸವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರು ಸುಮಾರು ೧೩೦೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕಾಗಿದೆಂದು ಹೇಳಿದರು ; ಹಣವು ಒದಗಿದಂತೆಲ್ಲ ಇದನ್ನೂ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತೆ, ಕೆಲವು

ಅನುಪಯುಕ್ತ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ, ರಾಜ್ಯಗಳ ಮರು ವಿಂಗಡಣೆಯಾದಾಗ ಬಂದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವನ್ನು ಮಾರಲಾಗಿದೆ. ಮಿಕ್ಕವನ್ನು ಶೀಘ್ರದಲ್ಲಿ ಮಾರಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತೆ.

ಕೆಲವು ಪ್ರಕರಣಗಳು ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಪರಿಹಾರ ಧನವನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸಾಧ್ಯವಾದ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರ ಧನವನ್ನು ಗಾಯಗೊಂಡವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಸತ್ತವರ ಕುಟುಂಬದವರಿಗೂ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ ೧೯೮೦ರ ಮೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ೩೧,೩೩೦ ರೂ.ಗಳು ಮತ್ತು ಜೂನ್ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೧೩,೮೫೦ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ಮಾಜೀ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಧನವನ್ನು ಕೊಡಲು ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜಿನ ಲೆಕ್ಕ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ೧.೩೫ ಕೋಟಿಯಲ್ಲಿ, ೬೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ಆಯವ್ಯಯ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ೮೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷವನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೯೭೭-೭೮ರ ಆಡಿಟ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಜನರಲ್‌ರವರ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆದು ಜೂನ್ ೮೦ರಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಈಗ ಅದು ಮುದ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು ಸದ್ಯದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಸದನಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗುವುದು.

ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರೂ ಸಹ ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಅರ್ಜಿಯನ್ನೂ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಷಯ ಉಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ಮುಂದೆ ಇದ್ದು ಅದು ತಡೆಯಾಜ್ಞೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ.

(ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು.)

ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ೧೯೭೯-೮೦ನೇ ಸಾಲಿನ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಾಧನೆಗಳು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿದೆ :—

೧) ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೪೬೬೦ ರಿಂದ ೪೯೦೬ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ.
೨) ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು ೩೪೭೫ ರಿಂದ ೩೫೬೩ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ.
೩) ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳು ೯.೭೬ ರಿಂದ ೧೦.೦೭ ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಏರಿದೆ.
೪) ವಾಹನಗಳು ಓಡುವ ಮಾರ್ಗಗಳು ೪೧೫೪ ರಿಂದ ೪೩೩೫ಕ್ಕೆ ಏರಿದೆ.
೫) ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ೧೫೪ ರಿಂದ ೧೭೦ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.
೬) ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ೪೩೭ ರಿಂದ ೪೪೫ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.
೭) ಅರೆಸುಖಾಸೀನ ಸರ್ವೀಸುಗಳನ್ನು ಇನ್ನೂ ಆರು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.
೮) ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ದಿನಕ್ಕೆ ೧೯.೮೬ ಲಕ್ಷದಿಂದ ೨೧.೩೨ ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಏರಿದೆ.
೯) ದಿನವಹಿ ಆದಾಯವೂ ಸಹ ೨೦.೧೯ ಲಕ್ಷ ರೂ ಗಳಿಂದ ೨೩.೫೧ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.
೧೦) ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ಆದಾಯವು ೨೨೬ ಪೈಸೆಯಿಂದ ೨೫೫ ಪೈಸೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.
೧೧) ವಾಹನ ಬಳಕೆಯು ೨೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಿಂದ ೨೭೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.
೧೨) ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೦.೬೭ ರಿಂದ ೦.೫೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.
೧೩) ಸಂಸ್ಥೆಯು ಒಟ್ಟು ಆದಾಯವು ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ೭೫.೯೯ ಕೋಟಿ ಇದ್ದದ್ದು ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ೮೮.೩೭ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಏರಿದೆ.
೧೪) ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚವೂ ಸಹ ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ೭೬.೬೨ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಿದ್ದುದು ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ೯೧.೩೭ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿದೆ. ಈ ಏರಿಕೆಗೆ ಕಾರಣಗಳು ಈ ರೀತಿ ಇವೆ :—

ಅ) ಡಿ. ಎ.	—	೧ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.
ಆ) ಟೈರಿನ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ	—	೫೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು.
ಇ) ಡೀಸೆಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ	—	೧.೪೮ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.
ಈ) ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಏರಿಕೆ	—	೬.೬೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.
ಉ) ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಇತರೆ ದುರಸ್ತಿ ಖರ್ಚುಗಳು	—	೧.೦೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.
ಊ) ಸವಕಳಿ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ	—	೧೬ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು.

ಈ ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚಗಳಿಂದ ನಷ್ಟವು ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ೬೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಿದ್ದುದು ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ೩ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವರದಿಯಂತೆ ಏರಿದೆ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಗಂಗಾಧರ ಗೌಡರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ಶಾಸಕರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಂದ ನಡೆದ ಅಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಲಾಗ್ ಶೀಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಷರಾ ಬರೆಯಲು ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಡಿಪೋ ಸೌಲಭ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅದು ನಿಜ ಅಲ್ಲಿ ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ಡಿಪೋ ಮತ್ತು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟಲು ಜಮೀನನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸ್ವಾಧೀನ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಜಮೀನು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವಶಕ್ಕೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ಡಿಪೋ ಕಟ್ಟಲು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಮಾದಯ್ಯನವರು ತಿಳಿಸಿದ ಪ್ರಕಾರ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಮಾತ್ರವೇ ಲುಕ್ಸಾನು ಅನುಭವಿಸಿಲ್ಲ. ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಒಂದನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಲುಕ್ಸಾನು ಅನುಭವಿಸಿವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ ೧.೯೫ ಪೈಸೆ ಆದರೆ ಅದು ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ ೧೩.೫೨ ಪೈಸೆ, ಗುಜರಾತಿನಲ್ಲಿ ೮.೦೨ ಪೈಸೆ, ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ೧೬.೯೬ ಪೈಸೆ ಆಗಿರುತ್ತೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ ೧೦ ಪೈಸೆ ಲಾಭ ಬಂದಿರುತ್ತೆ. ಆದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಮ್ಮಂತೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೊಂಬಾಯಿ ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ಬಿ.ಇ.ಎಸ್.ಟಿ.ಯ ಕೈಲಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದರ ವಿಧಿಸುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೇ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೂ ಒಂದೇ ದರವಿದೆ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎ. ಚಂದ್ರೇಗೌಡರವರು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಾರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ಬಾರಿ ಬಸ್ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿದ ಲಕ್ಸುರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಬಂದಾಗ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಲಕ್ಸುರಿ ಬಸ್ ಓಡಿಸಲಾಗುವುದು.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಆತ್ಮಾನಂದರವರು ಏನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಈ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಮಿತಿಯ ವರದಿ ಸರ್ಕಾರದ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿದೆ, ಫೀಜ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರುವುದು ನಿಜ. ಹಿಂದಿನ ಫೀಜ್‌ಗಳು ೧೯೬೩ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಯಾಗಿದ್ದವು. ಈಗ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಅಂಚೆವೆಚ್ಚ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ೧೯೭೯ ರಿಂದ ಫೀಜ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಡೀಜಲ್ ಬೆಲೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ. ತಮಿಳು ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟ ತೆರಿಗೆ ಲೀಟರ್ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಬೆಲೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಶೇಕಡಾವಾರು ಇರುವುದು.

ಮತ್ತೆ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸ್‌ರವರು ಏನು ಕೆಲವು ಒಳ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡ ಬೇಕೆನ್ನುವ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರಂತೆ ಇನ್ನಿತರ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಹಲವಾರು ಸಲಹೆಗಳು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಿವೆ. ಈ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುವುದು. ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಬಸ್ ದರಗಳ ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಕಾನೂನಿನ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಕರಡನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು. ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ೩೦-೭-೧೯೮೦ ರಿಂದ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುವುದು.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್‌ವರು ಸಹ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಷ್ಟವೊಂದನ್ನೇ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಲೋಸುಗ ಲಾಭವಿಲ್ಲದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವುದು ನಿಜ. ಆದರೆ ಅಂತಹ ವಾಹನಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಮೊದಲೆ ವಿನಾಯ್ತಿ ಪಡೆದವುಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ವಾಹನಗಳು ದೇಶದ ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಸಂಚರಿಸಬಹುದು. ಅವು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಒಂದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಾಗ ಅವುಗಳ

ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆವಿಗೂ ಸುಮಾರು ೧೨೦ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದೆ.

ಡೈಸಿಕಾನ್ ವೇಗ ಮಿತಿ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಆಜ್ಞೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ ಮೊದಲನೆಯ ಕಂತಾಗಿ ೧೦೦೦ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ ಇವುಗಳ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೆಲವು ಕಾಲ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ನಂತರವೇ ಉಳಿದ ೨೦೦೦ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗುವುದು. ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸನ್ನು ಎಲ್ಲಿಯೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೂ ವಾಹನ ಓಡಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಡೆಸಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯೇ ಲೈಸನ್ಸ್ ಪಡೆದಿರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್‌ರವರು ಸಹ ಕೆಲವೊಂದು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾವು ೫ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಅಧಿಕಾರದ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುವುದೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣದ ಕಾರ್ಯ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ವಿಭಾಗ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಈಗ ನೇಮಕಾತಿ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್‌ರವರ ಸಲಹೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಾದರೆ, ಮರಣ ಸಂಭವಿಸಿದರೆ ತಕ್ಷಣವೇ ರೂ. ೨,೦೦೦ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಈಗ ಇದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಮರಣ ಅಥವಾ ಗಾಯವಾದ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯಿದೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿ ಪರಿಹಾರ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ರೀತಿಯ ಪರಿಹಾರ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯೂ ಸಹ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಎಷ್ಟೋ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ಹೊರಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹಣ ಪಾವತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯತರುವ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ೧೯೭೯–೮೦ ರಲ್ಲಿ ರೂ. ೪೪.೪೫ ಕೋಟಿ ವರಮಾನ ಬಂದಿದೆ. ಪ್ರಸಕ್ತ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರೂ. ೪೭.೭೫ ಕೋಟಿ ವರಮಾನ ಬರುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. ೧೯೫೬–೫೭ರಲ್ಲಿ ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೫೯೭೬.. ೧೯೭೯–೮೦ರ ಕೊನೆಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೭೧೪೫೯ ಆಗಿದೆ. ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದರೂ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿಲ್ಲ. ಪ್ರಸಕ್ತ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ೪೭.೭೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವರಮಾನವಿರುವ ಇಲಾಖೆಗೆ ಈಗ ಸದನದ ಮುಂದಿರುವ ವೆಚ್ಚದ ಬೇಡಿಕೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ೫೩ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಮಾತ್ರ. ಈ ವೆಚ್ಚ ಆದಾಯದ ಶೇಕಡಾ ೩.೨ ಮಾತ್ರವಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸಕ್ತ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಲಯ ಜಯನಗರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿತವಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಹಾಲಿ ೩೫೯ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕಛೇರಿಯೊಳಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಬ್ಬರೂ ಸೇರಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಓರ್ವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿ ಇದ್ದು ಅವರಿಗೆ ೭ ಜನ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ೫೩ರಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದೆಲ್ಲವನ್ನು ಇದೊಂದು ಕಛೇರಿಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕೆಲಸದ ಕೇಂದ್ರೀಕರಣದಿಂದಾಗಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಒಂದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಕೆಲಸ ಶೀಘ್ರವಾಗಿಯೂ, ಉತ್ತಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದೂ ಆಗಿದೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಈ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಆರು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುವ ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೀಕರಣದ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನದಲ್ಲಿದೆ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೀಕರಣ ಜನರ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಲ್ಲದೆ, ಕೆಲಸ ಸುಗಮವಾಗಿ, ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ನಡೆಸಲು ಸೂಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಷ್ಟೆ ಅಲ್ಲದೆ, ಇಂಧನದ ಉಪಯೋಗವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ದಟ್ಟವಾಗಿರುವ ಶಬ್ದ ಮತ್ತು ವಾಯು ಮಲಿನತೆಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಮಿತಿಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಕಾರ್ಯಭಾರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಮಾಡಿರುವುದಾಗಿದ.

ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಕಛೇರಿಗಳಿಗೆ ಬರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೃಪ್ತಿಯುಂಟಾಗುವಂತೆ, ಕಛೇರಿಯ ಕೆಲಸಗಳು ಸುಗಮವಾಗಿ ನಡೆಯುವಂತೆ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆ, ಹಿಂಸೆ, ಕಿರಿಕಿರಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ, ವಾಹನ ಚಾಲನ ಪರವಾನಗಾಗಿ ಬರುವ

ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳನ್ನು ಅತ್ಯಂತ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ವಾಹನ ಚಾಲನೆಯ ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆದವರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಹೆಚ್ಚುವಂತೆ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಕಲಿಯುವವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣಾರ್ಥ ಪರವಾನಗಿ, ವಾಹನ ಚಾಲನ ಪರವಾನಗಿ, ಮತ್ತಿತರ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಸಮಯವನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು ಕ್ರಮವನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆಯಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ. ಸುಗಮ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಕ್ರಮದಿಂದಾಗಿ ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಶಿಕ್ಷಣಾರ್ಥವಾಗಿ ಪರವಾನಗಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದ ಸಮಯದಿಂದ ೧೫ ನಿಮಿಷವಷ್ಟೇ ಸಾಕು. ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ಬರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ, ಕ್ಯೂನಲ್ಲಿ ನಿಂತು ಕಾಯುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ನೆರವಾಗುವಂತೆ ಕೂರುವುದಕ್ಕೂ ಕೂಡ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ವಾಹನಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಅವುಗಳ ಭದ್ರತಾ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡುವುದರಲ್ಲಿ ಬಿಗಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ನಾನಾ ಕೆಲಸಗಳಿಗಾಗಿ ಬರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ, ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಕೆಲಸಗಳ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ನೆರವಾಗುವಂತೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದ ಫಲಕಗಳನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಇಡಲಾಗಿದೆ ಈಗಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯ ಪ್ರತಿ ಮಹಡಿಯಲ್ಲಿಯೂ ದೂರು ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳನ್ನಿಟ್ಟು ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಭೀತಿಯಿಂದ ತಮ್ಮ ದೂರುಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ನೆರವು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ದೂರುಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಿಗೆ ಬೀಗ ಹಾಕಿ ಬೀಗದ ಕೈಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಉಪ ಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್ ಅವರ ಬಳಿ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಉಪ ಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್‌ರವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗೆ ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಿನ (ಪ್ರತಿ ಸೋಮವಾರ) ಭೇಟಿ ನೀಡಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ದೂರುಗಳನ್ನು ಕೇಳುವುದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ದೂರು ಪೆಟ್ಟಿಗೆಯಲ್ಲಿರುವ ದೂರುಗಳನ್ನು ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಿ, ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡು ವಿಳಾಸ ನೀಡಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ, ಕಮೀಷನರ್ ಅವರ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ದೂರು ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಗಳನ್ನು ಇಡಲಾಗಿದೆ.

ಅಗತ್ಯವಾದ ನಮೂನಾ ಪತ್ರಗಳು ಕಛೇರಿಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯಿಂದಲೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಿಗುವಂತೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ, ಅದಲ್ಲದೆ, ಬರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೇ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದಲ್ಲದೆ ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರಿಗೆ ನಮೂನಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ತುಂಬುವುದು ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೇ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ.

ಬಿಗಿ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರುವುದಲ್ಲದೆ, ಸ್ಕೂಟರು ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಮುಂತಾದ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ, ತನಿಖೆ ಮಾಡುವಂತೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಸವಾರರೇ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಣ, ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ದುರುಪಯೋಗವನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ತೆರಿಗೆ ನೀಡಲು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವವರ ವಿರುದ್ಧ ಅತ್ಯಂತ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಬಿಗಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ನಮಗೆ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದ ಕೆಳ ಅಂತಸ್ತನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಖಾಲಿ ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದಾಗಿ ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ ಬಾಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೨೨೭೨೪ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಬಾಡಿಗೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗೂ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನದಲ್ಲಿದೆ.

ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ತನಿಖಾಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಹಿಡಿದು ಉಪಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್ ಅವರವರೆಗೂ ಸಮವಸ್ತ್ರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಲಾಗುವುದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ತನಿಖೆ ಮಾಡಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೋದಾಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಇವರನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಛೇರಿಯ ಕಾರ್ಯಭಾರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ನೀಡಲು ಇಲಾಖೆ ಯೋಚಿಸಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ

ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಉಪ ಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್‌ರವರ ಸಮಾವೇಶ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಹಲವು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗುವಂತೆ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಈ ಇಲಾಖೆ, ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು, ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ತರಲು, ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಈಗ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡದೆ ಇದ್ದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ಸಮಯ ಸಿಕ್ಕಾಗ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಆದಷ್ಟೂ ಅವರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಎಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಒಮ್ಮತದಿಂದ ನನ್ನ ಈ ಬೇಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ನೀಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ —ಸಭೆ ೬ ಗಂಟೆಗೇ ಏಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಈಗ ಆರೂಕಾಲು ಗಂಟೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ನಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಲ್ಲಿ ನನ್ನ ವಿನಂತಿ.

(ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಗೊಂದಲ)

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಹಾಗಿದ್ದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾರು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್—ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಏನು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಅದರ ಸುಧಾರಣೆ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತೇವೆಂಬ ಭರವಸೆ ಕೊಡಲಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತ,—ಬಿ.ಟಿ ಎಸ್.ಗೆ ಏಪ್ರಿಲ್‌ನಿಂದ ಈಚೆಗೆ ೩೭ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಮುಂದೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗುವುದು.

MR. SPEAKER.—The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts mentioned in the list of demands inclusive of the sum granted 'on account be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year for the period ending with 31st day of March 1981 in respect of Demand Nos. 23 and 27"

The motion was adopted and the sum were granted.

As directed by the Chair the Demands voted by House are reproduced below

DEMAND NO. 23

"That a sum not exceeding Rs. 1,37,90,000 on Revenue Account inclusive of the sum granted 'on account' be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1981 in respect of "Taxes on Vehicles"

DEMAND NO. 27

"That a sum not exceeding Rs. 81,90,000 on Revenue Account and Rs. 3,40,00,000 on Capital Account inclusive of the sum granted 'on account' be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1981 in respect of "Road Transport".

MR. SPEAKER.—The House stands adjourned and will meet at 9 A. M. to-morrow.

The House adjourned at Twenty minutes past Six of the Clock to meet again at Nine of the Clock on Friday the 18th July 1980.